

ELEFANT - JAGDTIGER STURMTIGER

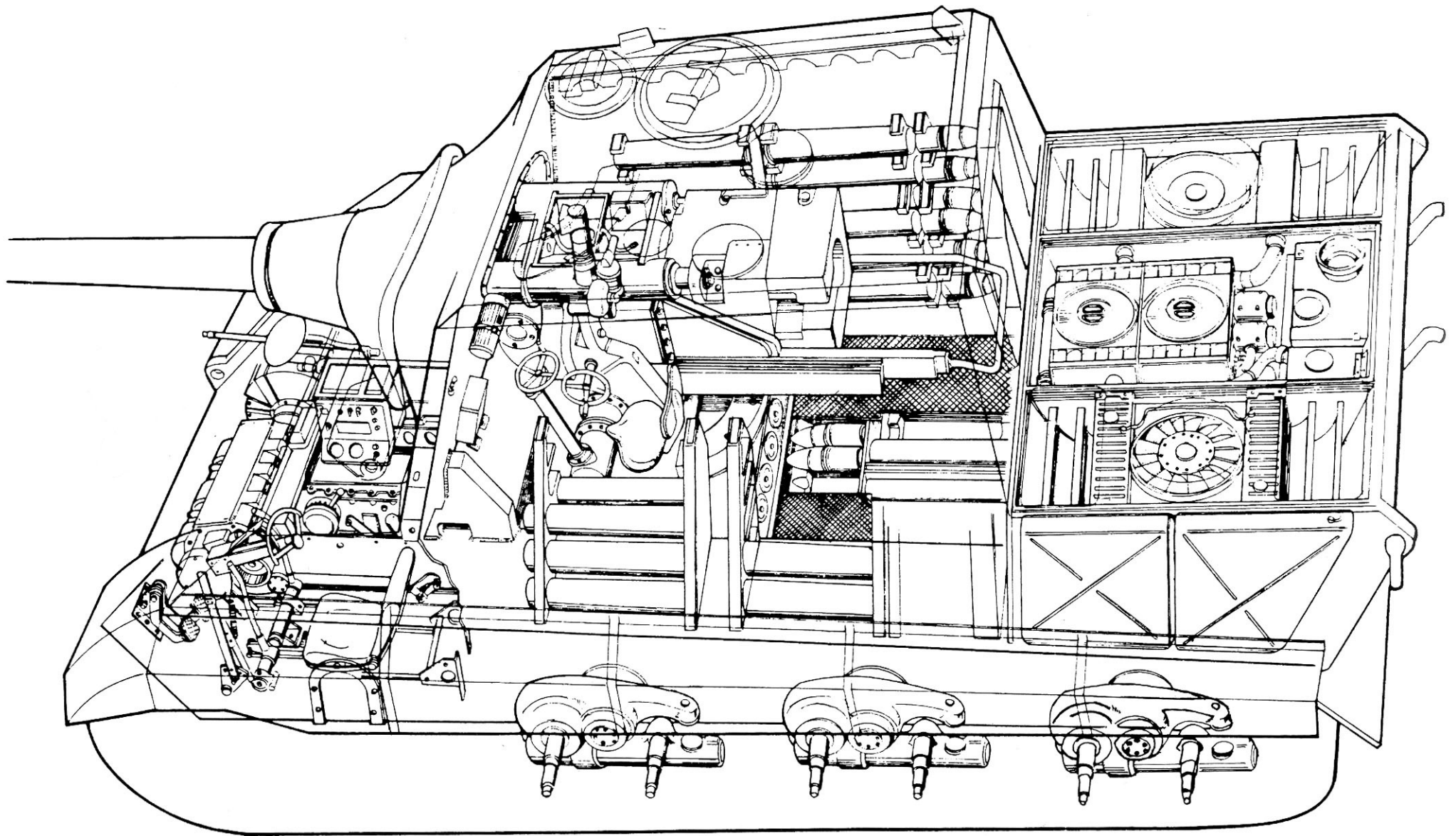
Вернуться к оглавлению
Raritäten
der Tigerfamilie

WAFFEN-
ARSENAL

Band 99
DM 8,50

PODZUN-PALLAS-VERLAG GmbH · 6360 Friedberg 3 (Dorheim)

Phantomskizze des Jagdtigers mit Porschelaufwerk



**Raritäten
der
Tigerfamilie**

ELEFANT JAGDTIGER STURMTIGER

von Wolfgang Schneider

Band 99

DM 8,50

PODZUN-PALLAS-VERLAG GmbH · 6360 Friedberg 3 (Dorheim)

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, vorbehalten.
Podzun-Pallas-Verlag GmbH, Markt 9, 6360 Friedberg 3 (Dorheim)

Das Waffen-Arsenal: Gesamtreaktion Horst Scheibert

ISBN 3-7909-0271-3

VORBEMERKUNGEN UND QUELLENANGABEN

Bei den schwierigen Recherchen über die Entstehung und den Einsatz der vergleichsweise seltenen Panzer-Fahrzeuge der Tigerfamilie bin ich zahlreichen ehemaligen Angehörigen der entsprechenden Truppenteile zu Dank verpflichtet. Besonders wertvolle Unterstützung leisteten Otto Carius, Albert Ernst, Rolf Fromme, Walter Scherf, Gerhard Tebbe, Erich Zippel, sowie Willi Mues ("Der große Kessel"). Die verwendeten Skizzen wurden durch den Autor teilweise leicht verändert folgenden Unterlagen entnommen: D 656/1 (Elefant), D 1884 (Jagdtiger) und WK B 21 (Sturm-tiger).

Fotomaterialien stellten dankenswerterweise zur Verfügung: British Tank Museum in Bovington, Uwe Grein, Hauptmann Kosinski (BWB), Walter Spielberger, Wehrtechnische Studiensammlung in Koblenz. Die übrigen Aufnahmen stammen aus dem Archiv des Autors.

Vertrieb:
Podzun-Pallas-Verlag GmbH
Markt 9, Postfach 314
6360 Friedberg 3 (Dorheim)
Telefon: 06031/3131 u. 3160
Telex: 415961

Alleinvertrieb
für Österreich:
Pressegroßvertrieb Salzburg
5081 Salzburg-Anif
Niederalm 300
Telefon: 06246/3721

Verkaufspreis für Österreich: 68,- Schilling; Schweiz: 8,50 sfr

Für den österreichischen Buchhandel: Verlagsauslieferung Dr. Franz Hain,
Industriehof Stadlau, Dr. Otto-Neurath-Gasse 5, 1220 Wien

© COPYRIGHT 1986

PODZUN-PALLAS-VERLAG GMBH, 6360 FRIEDBERG 3

VORBEMERKUNGEN DER REDAKTION

Dieser Band stellt einen Folgeband zur Nr. 56 (Die Tigerfamilie) dar und zeichnet sich durch besonders interessante und viele bisher noch nicht veröffentlichte Abbildungen aus. Kein Foto dieses Bandes ist bisher in der Reihe "Das Waffenarsenal" gebracht worden.



Diese Aufnahme zeigt den geistigen Vater der mechanisierten Gefechtsführung mit gepanzerten Großverbänden und den Schöpfer der deutschen Panzerwaffe Generaloberst Heinz Guderian. In seiner Eigenschaft als Generalinspekteur der Panzertruppen inspiziert er die beiden neu aufgestellten, mit Elefanten ausgestatteten Panzerjägerabteilungen bei ihren ersten Schieß- und Gefechtsausbildungen.

Sein neues Amt hatte er wenige Wochen zuvor (März 1943) angetreten, nachdem er im Dezember 1941 nach heftigen Kontroversen mit dem OKW seines Postens als Oberbefehlshaber der 2. Panzerarmee in Rußland enthoben worden war. Nach den großen Verlusten der Panzerwaffe im Winter 1941/42 und dem Stalingraddebakel Anfang 1943 konnte man beim Wiederaufbau der gepanzerten Verbände für die große Entscheidungsschlacht im Sommer 1943 auf ihn nicht verzichten. Aber erneut wurden viele seiner Warnungen nicht berücksichtigt. So war Guderian schwerfälligen Waffensystemen wie dem Elefant skeptisch gegenüber eingestellt; die Einsatzerfahrungen sollten ihm Recht geben.

Panzerjäger Tiger (P), „Elefant“

ENTWICKLUNG

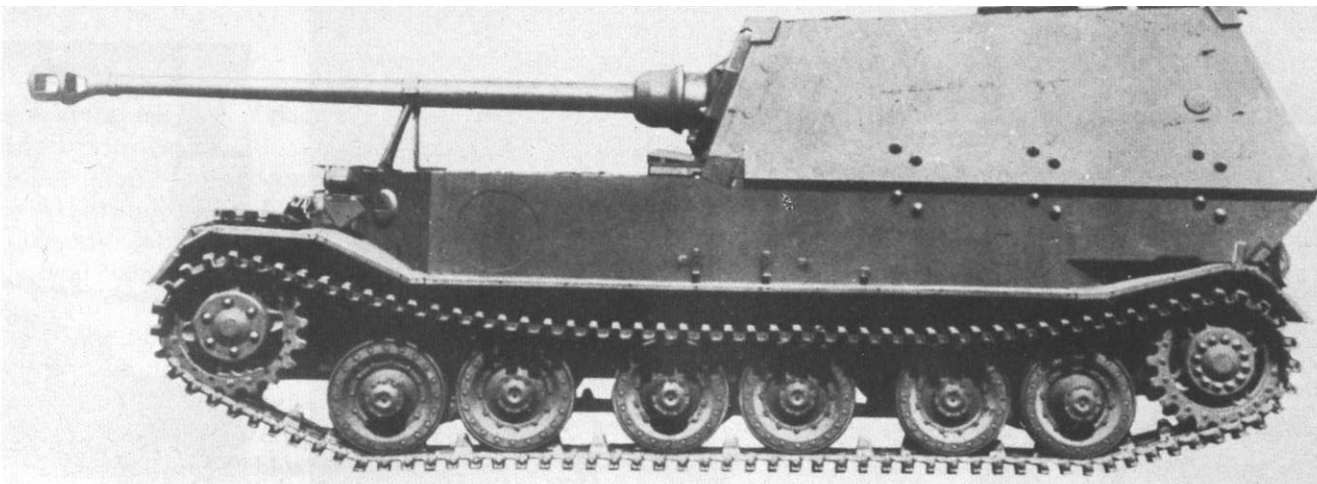
Im Zuge der Entwicklung des Panzerkampfwagens Tiger I konkurrierten zwei unterschiedliche Fahrgestell-Prototypvarianten (VK 4501), zum einem von Porsche und zum anderen von der Firma Henschel.

Alle Bemühungen seitens Porsche, seine Version zur Serienreife weiterzuentwickeln, konnten nicht erfolgreich beendet werden. Nicht zeitgerecht zu behebende technische Probleme am Laufwerk, Motor und Getriebe sowie die Ergebnisse der technischen Erprobungen führten am 31. Oktober 1942 zur Entscheidung, die Henschel-Version auszuwählen. Zwischenzeitlich war ohnehin in Kassel bei Henschel die Serienfertigung angelaufen, aber auch Porsche hatte in den Nibelungenwerken die Produktion aufgenommen. Beim verfügten Produktionsstop waren 91 Wannen fertiggestellt. Diese wurden für den Bau eines schweren Sturmgeschützes „umgeplant“.

Die Altmärkischen Kettenwerke GmbH (AL-KETT) legten im Dezember 1942 entsprechende Konstruktionszeichnungen vor. Zwingend vorgegeben war der Einbau der langrohrigen 8,8 cm L/71 Pak und eine Stirnpanzerung von 200 mm.

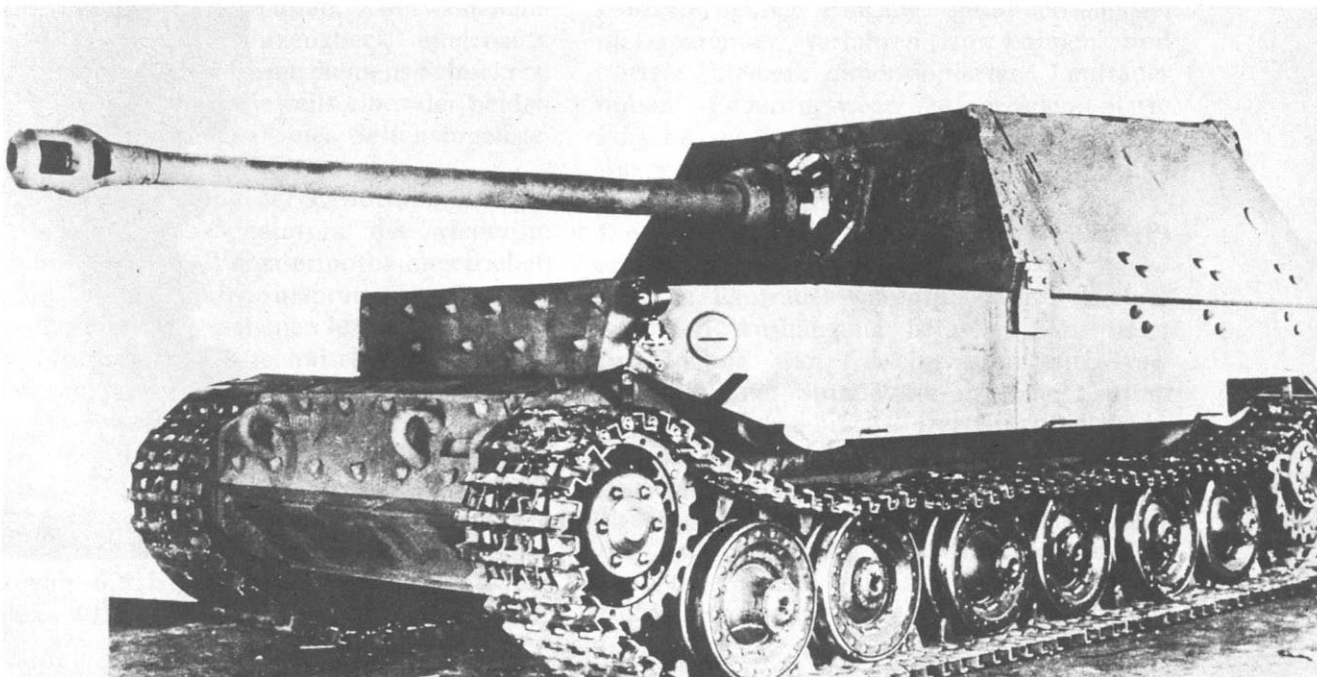
Noch ehe die nach wie vor bestehenden technischen Mängel hätten beseitigt werden können, verfügte Hitler am 7. Februar 1943 die beschleunigte Fertigstellung des zunächst „Ferdinand“ (Porsche) genannten, nunmehr als Panzerjäger konzipierten Fahrzeuges.

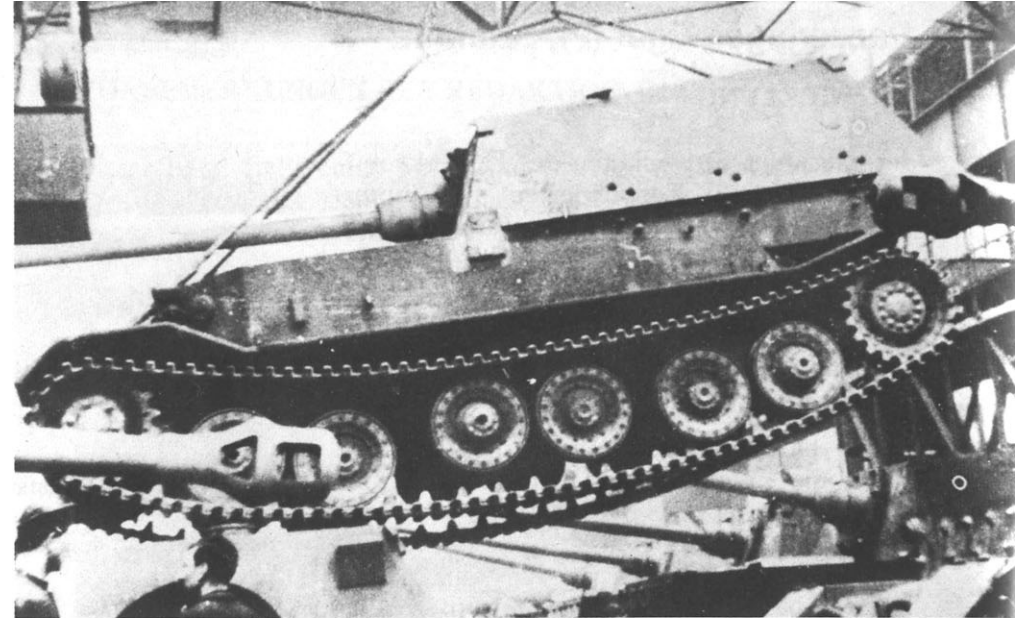
So standen Entwicklung und Einführung dieses Panzerjägers von vornherein unter einem ungünstigen Stern; Mängel in der Standfestigkeit wichtiger Baugruppen und ein durch den Einbau der schweren Waffenanlage und des erhöhten Panzerschutzes völlig überlastetes Laufwerk hatten gravierende Einschränkungen in der Truppenverwendbarkeit zur Folge.



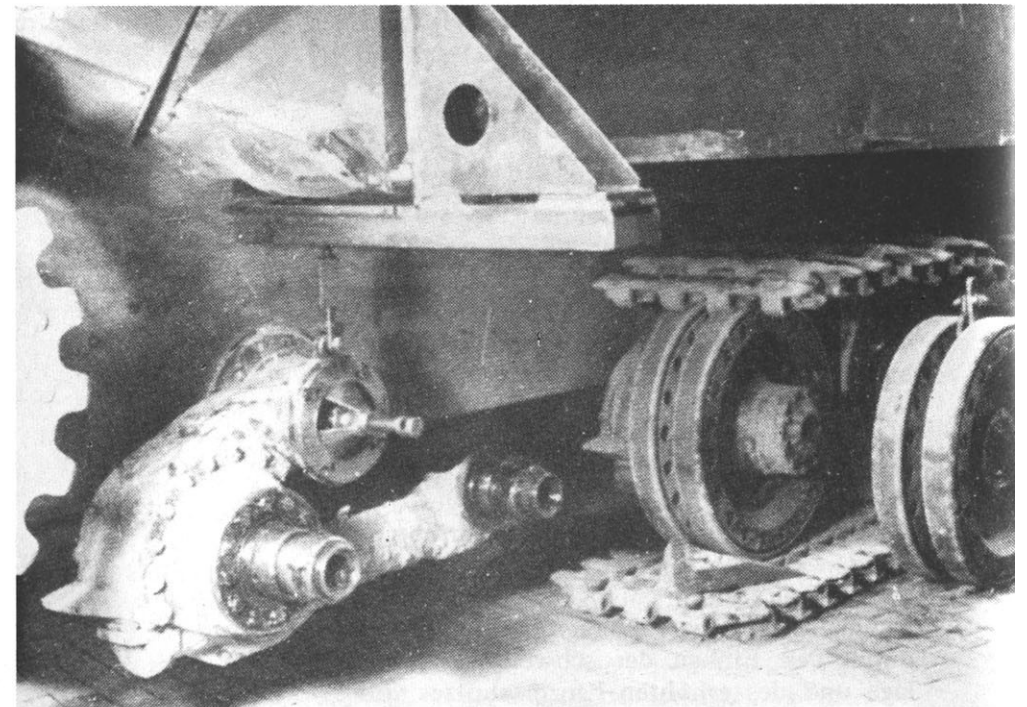
Seitenansicht des Elefanten, gut sichtbar ist das Laufwerk mit den drei Rollenwagen mit je zwei Laufrädern und den gezahnten Lauf- und Antriebsrädern. Die kreisrunde Luke an der Wannenvorderseite ist die verschweißte Öffnung der ursprünglichen Notausstiegsluke für Fahrer und Funker.

Diese Schrägvornansicht zeigt die beiden 100 mm dicken Panzerstahlplatten, die an der Wannenvorderseite bzw. vorn am Wannenaufbau mit Bolzen zusätzlich aufgeschraubt wurden. Die sechs Bolzenkopfpaaire an den Turmseiten bzw. darunter am Aufbau dienen der Befestigung der innen als Verbindung benutzten überwurfartigen Stahlstege.





Bilder aus den Nibelungenwerken Anfang 1943, wenige Wochen vor dem Abschluß der Umbaumaßnahmen. Die Ansicht oben zeigt im Vordergrund die Fahrzeuge 50, 51 und 53. Rechts oben wird ein fast fertiggestellter Elefant (damals noch Ferdinand genannt) vom 100 Tonnen-Werkskran umgesetzt. Bei den freihängenden Rollenwagen erkennt man deutlich die paarweise Funktion.



Das rechte Bild wurde kurz vor der Montage der Laufräder aufgenommen. Deutlich ist die obere Aufhängung zu sehen und die beiden Laufradnaben am Tragarm (links) und am Sekundärarm (rechts), der gleichzeitig Ummantelung des Drehstabes ist.

UMBAUMASSNAHMEN

In den Nibelungenwerken wurden 90 der insgesamt 100 verfügbaren Porschefahrgestelle (Nr. 150001 bis 150100) nach und nach zu Panzerjägern umgebaut. Hierzu waren umfangreiche Änderungen im Innern der Wanne erforderlich, da die Waffenanlage im hinteren Teil des Fahrzeuges zum Einbau kommen mußte, ansonsten wäre der Panzerjäger überaus kopflastig geworden.

Der vorn liegende Fahrerraum war nunmehr vom hintenliegenden Kampfraum völlig durch den dazwischen angeordneten Motorraum abgeteilt.

Die Antriebsräder wurden hinten belassen.

Zwischen dem vorn links sitzenden Fahrer und dem daneben angeordneten Funker wurden die Druckbehälter für die hydro-pneumatische Lenkung angeordnet, die Funkgeräte (1 Fu 5 und 1 Fu 2) wurden neben dem Funker eingebaut.

Im Kampfraum waren Antrieb, Kühlsystem und die Betriebsstofftanks eingebaut.

Die Frontplatte der Wanne und des Wannenaufbaus wurden durch je eine 100 mm Stahlplatte auf die geforderte Stärke von 200 mm gebracht. Der hintere Teil des Panzerjägers wurde eingenommen durch einen kastenförmigen, sich nach oben verjüngenden Panzeraufbau zur Aufnahme der Waffenanlage; die Panzerung betrug vorn 200 mm, seitlich 80 mm. In einer kreisförmigen Blende wurde die Pak teilschwenkbar eingebaut. Auf dem Dach des Kampfraumes befanden sich zwei Luken und die Öffnung für das mit den Seitenrichtbewegungen der Kanone mitschwenkende Winkelzielfernrohr des Richtschützen. An beiden Seiten befanden sich im hinteren Teil des Aufbaus je eine von innen zu öffnende Nahkampfoffnung. Der rückwärtige Teil des Kampfraumes verfügte über eine große kreisförmige, verschraubte Abdeckplatte, durch deren Öffnung Rohr und Bodenstück

der Kanone bei Bedarf nach rückwärts herausgezogen wurden.

In diese Platte eingelassen war eine schwenkbare kreisrunde Luke für den Hülsenauswurf. Beiderseits der Wartungsplatte waren ebenfalls zwei Nahkampfoffnungen eingelassen.

Das relativ ungeschützte, konische Blendenrohr wurde noch vor dem Abtransport an die Ostfront mit einem aus zwei Hälften bestehenden Panzerschild behelfsmäßig geschützt.

Der Umbau der Panzerjäger wurde bis zum 8. Mai 1943 abgeschlossen. Ihre offizielle Bezeichnung wurde mit "Panzerjäger Tiger (P) – Elefant – für 8,8 cm Pak 43/2 L/71 (Sd.Kfz. 184)" festgelegt.

Fünf Fahrgestelle wurden als Bergepanzer hergerichtet (Panzerbergewagen Tiger (P)).

ANTRIEB

Der von der technischen Konzeption her sehr fortschrittliche Elektroantrieb, der für den VK 4501 (P) vorgegeben war, wurde auch beim "Elefant" beibehalten. Zwei nebeneinander quer im Fahrzeugheck eingebaute Elektromotoren der Firma Siemens-Schuckert, Berlin, trieben direkt jeweils eines der beiden Antriebsräder an, bei einer Seitenvorgelegeübersetzung von 1:16,75.

Die Stromversorgung der E-Motoren erfolgte mittels je eines Generators, der wiederum durch einen Otto-Vergasermotor angetrieben wurde. Anstelle der ursprünglich für den Porsche-Tiger vorgesehenen luftgekühlten Porsche-Motoren, die technisch noch nicht serienreif waren, wurden luftgekühlte Maybach-Triebwerke des Typs HL 120 TRM verwendet. Dieser 12-Zylinder-V-Motor (Bohrung 105 und Hub 115 mm) hatte 11.867 ccm und entwickelte max. 300 PS bei 3.000 U/min und wies ein Verdichtungsverhältnis von 6,5:1 auf. Als Vergaser diente ein Solex 40JFF II Fallstrom-Typ. Zwei HL

120 TRM waren nebeneinander im Triebwerkraum eingebaut. Der am Motor montierte Stromerzeuger wurde mittels Keilriemen angetrieben. Je ein 540 Liter-Betriebsstofftank war neben jedem Triebwerk eingebaut.

Das Porsche/Siemens-Getriebe hatte drei Vorwärts- und drei Rückwärtsgänge und wurde elektrisch geschaltet. Die Steuerung des Fahrzeuges erfolgte hydro-pneumatisch. Die elektrisch betätigte Druckluft-Bremsanlage (Porsche/Siemens) wirkte mittels Innenbacken direkt auf die Antriebsräder.

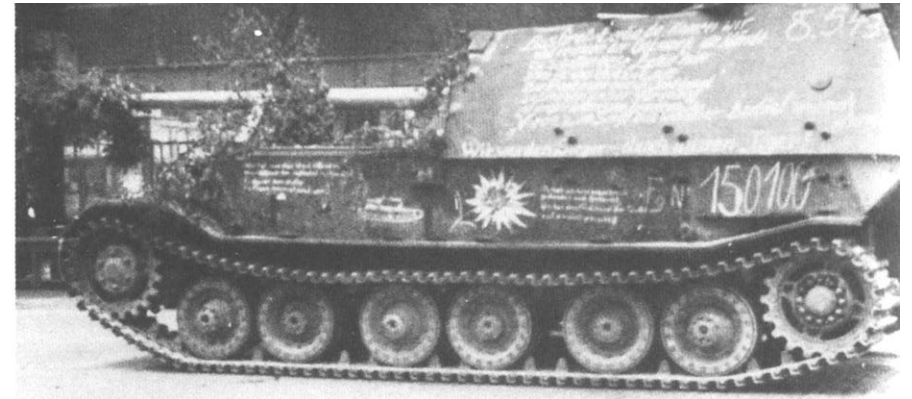
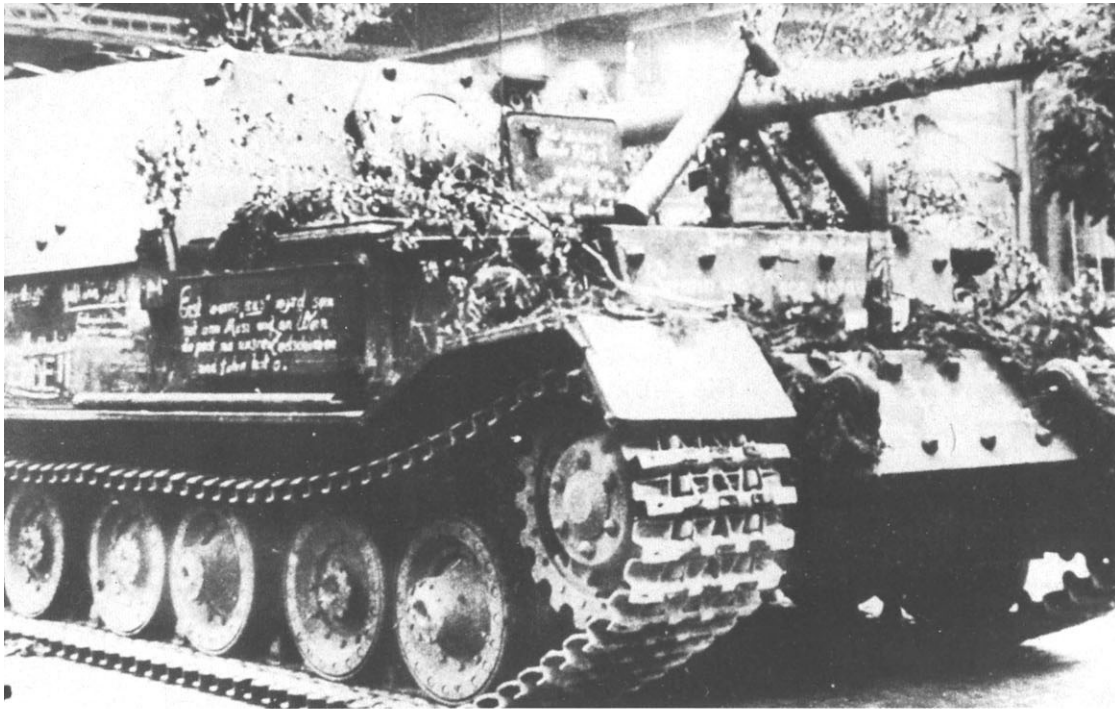
Für den Einbau zweier Motoren anstelle eines einzigen entschied man sich in erster Linie wegen der zu geringen Wannenhöhe und der Größe der beiden Generatoren.

LAUFWERK

Ähnlich innovativ wie der Antrieb war auch die Laufwerksfederung. Um gegenüber der querliegenden Drehstabfederung, die in der Panzerfertigung Eingang gefunden hatte, platzsparender verfahren zu können und mittels kleiner dimensionierter Laufräder höhere Federungswege zu erzielen, hatte Porsche das sogenannte Federstab-Rollenwagen-Prinzip mit längs liegender Drehstabfederung entwickelt.

Dieses Prinzip war 1941/42 im VK 3001 (P) erprobt worden.

Je zwei Laufräder waren paarweise an einer zentralen Aufhängung befestigt. An dieser Aufhängung war freischwingend ein Tragarm mit einer Spindel für das eine Laufrad (Primärrad) angebracht. Der Innenteil dieser Spindel war zugleich Befestigungselement für den zweiten Tragarm für das benachbarte Laufrad. Dieser Tragarm war hohl ausgebildet und gleichzeitig das Gehäuse für den Drehstab. Dieser war am freien Ende des Hohlarms fixiert. Mit dem anderen Ende



Fotosequenz des letzten umgebauten Elefanten kurz vor dem Verlassen der Produktionsstätte am 8. 5. 43. Übliche Praxis war es, das dergestalt ausgeschmückte, mit humorvollen oder auch politischen Kreideaufschriften versehene Schlußfahrzeug in einer kurzen Feier zu verabschieden.

wirkte er – auf einen Nocken umgelenkt – gegen die Unterseite des Primärarmes. Wurde nun Druck auf das Primärrad ausgeübt, schwang der Tragarm nach oben, wirkte aber entgegen der Drehstabfederung. Dieser Gegendruck stellte sich gleichermaßen bei einer Aufwärtsbewegung des zweiten Tragarms ein.

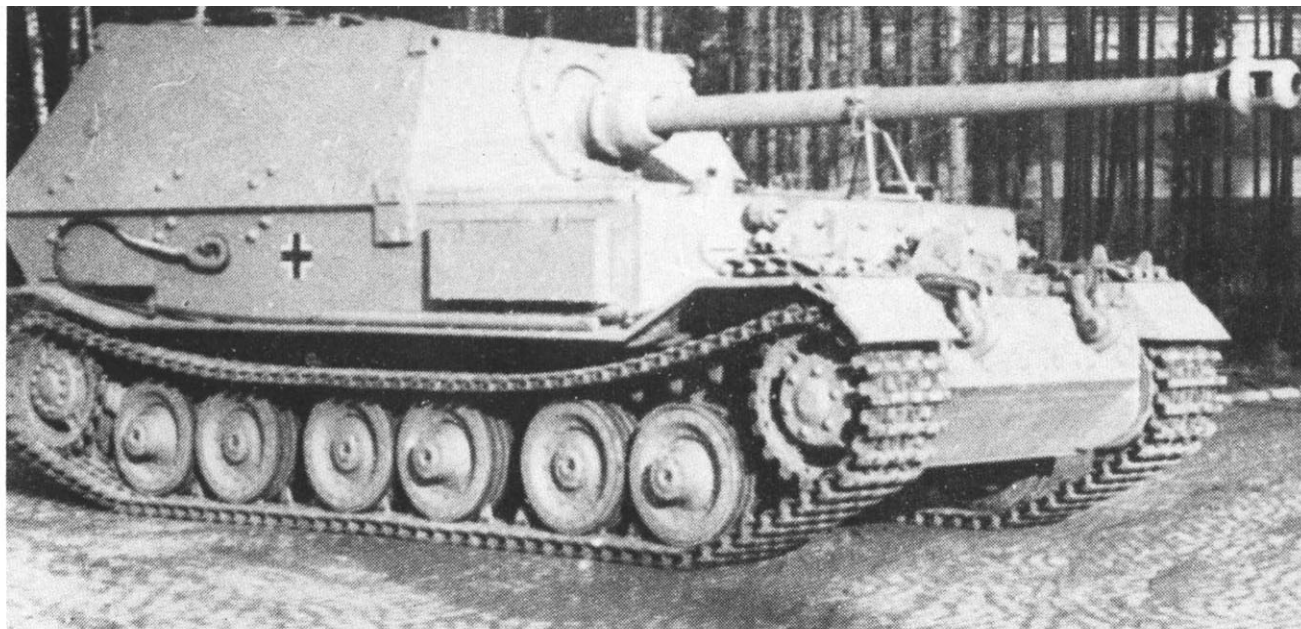
Je Laufwerkseite wurden drei dieser Rollwagen verwendet mit sechs Doppelstahlrollenpaaren. Die hinten liegenden Antriebsräder hatten einen Durchmesser von 794 mm, die vorn liegenden Leiträder hatten zwecks besserer Kettenführung gleichfalls Zahnkränze. Die Kettenspannung wurde mit einer Drehspindel reguliert, die gegen das Leitrad wirkte.

Die ungeschmierte Stahlgliederkette Kgs 62/640/130 hatte eine Auflagelänge von 4.175 mm. Der Bodendruck von 1,23 kp/cm² war um mehr als 20 Prozent ungünstiger als beim Panzerkampfwagen Tiger I.

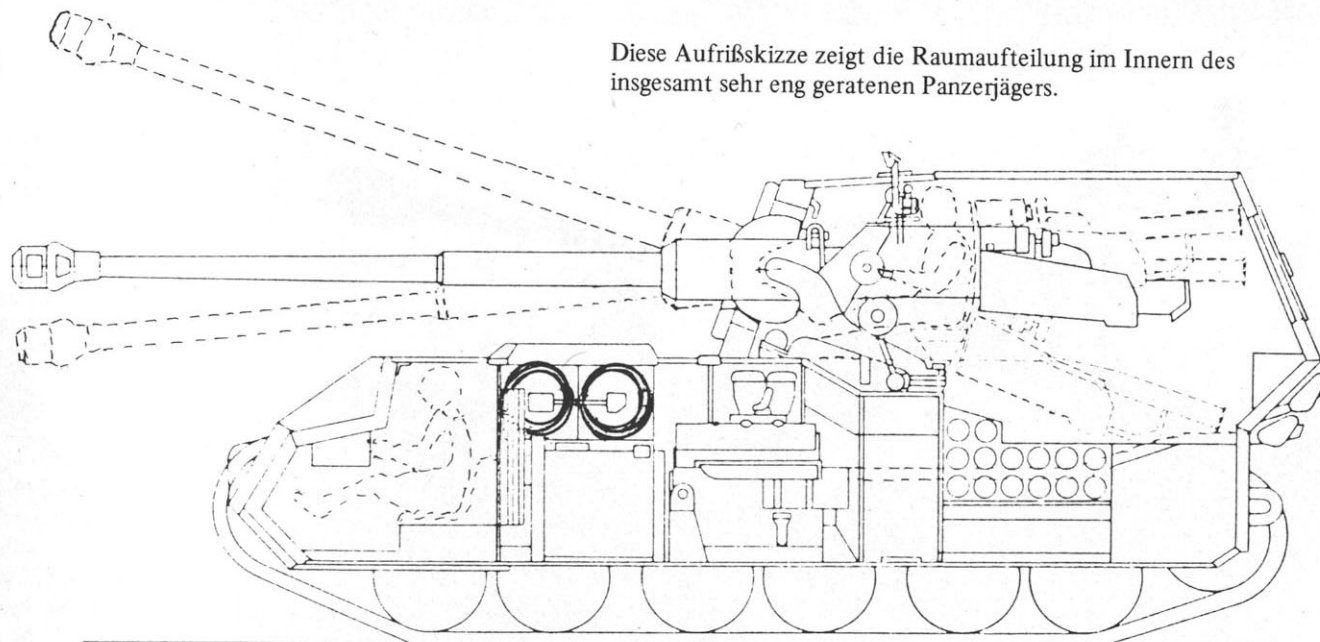
Bei einer Spurweite von 2.680 mm betrug die Bodenfreiheit des Panzerjägers 480 mm.

BEWEGLICHKEIT

Der hohe Bodendruck, das überlastete Fahrgestell und der letztlich ungünstige Leistungsbereich des zu schwachen Antriebs hatten eine äußerst unbefriedigende Beweglichkeit zur Folge. So betrug die Geschwindigkeit auf der Straße höchstens 30 km/h bei einem Fahrbereich von maximal 150 km. Im Gelände konnte der Elefant oft nur im Schrittempo fahren. Gewässer von lediglich einem Meter Tiefe konnten durchwaten werden.



Ein fertiggestelltes Fahrzeug unmittelbar nach Verlassen des Werkes. Die Kanone ist mit der außen angebrachten Rohrzierrung festgelegt.



Diese Aufrißskizze zeigt die Raumaufteilung im Innern des insgesamt sehr eng geratenen Panzerjägers.



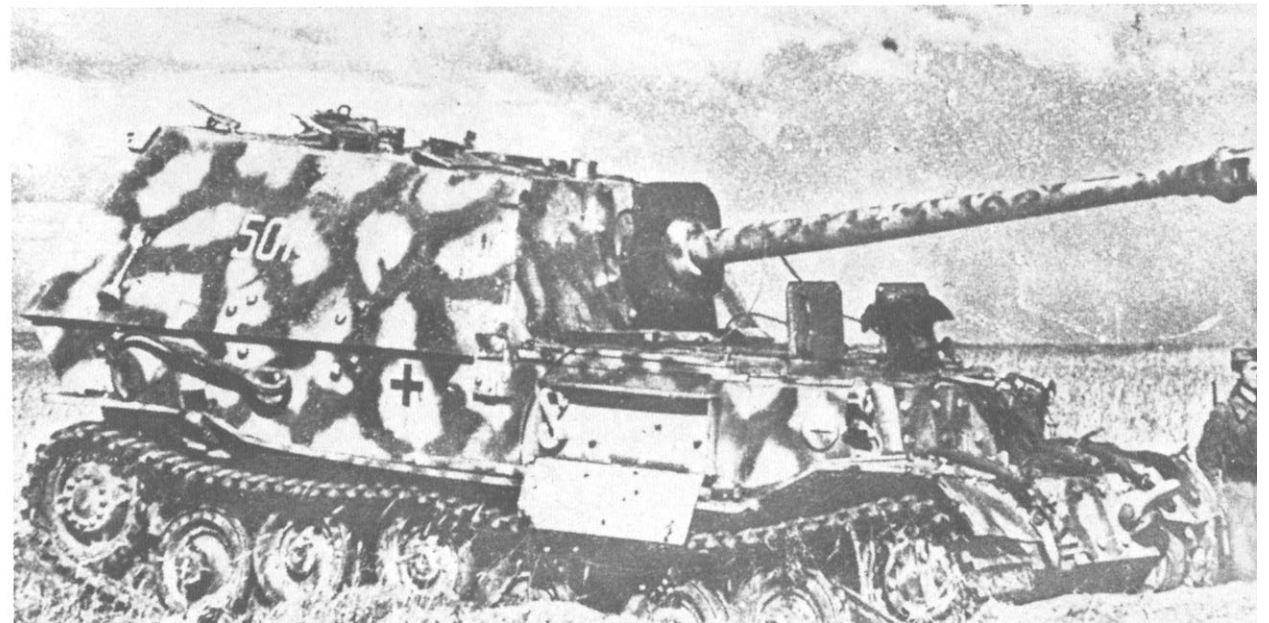
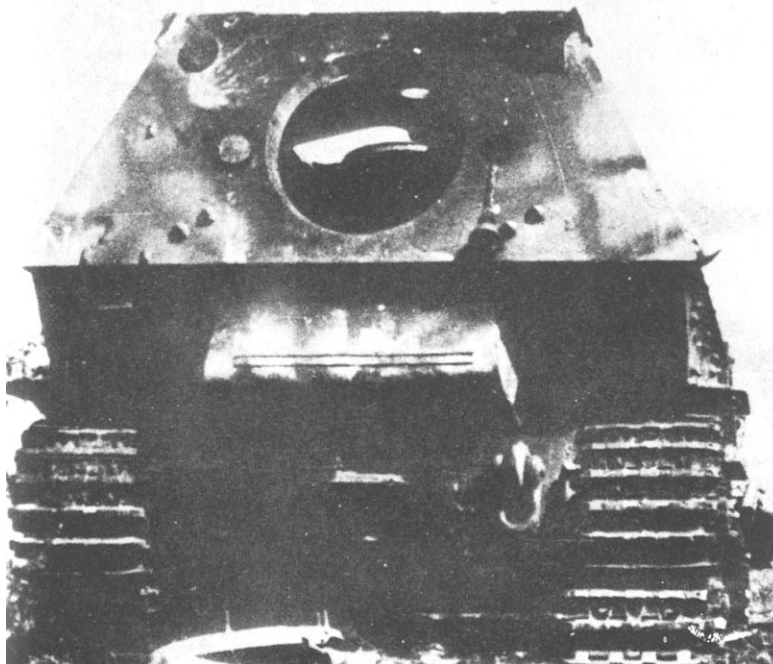
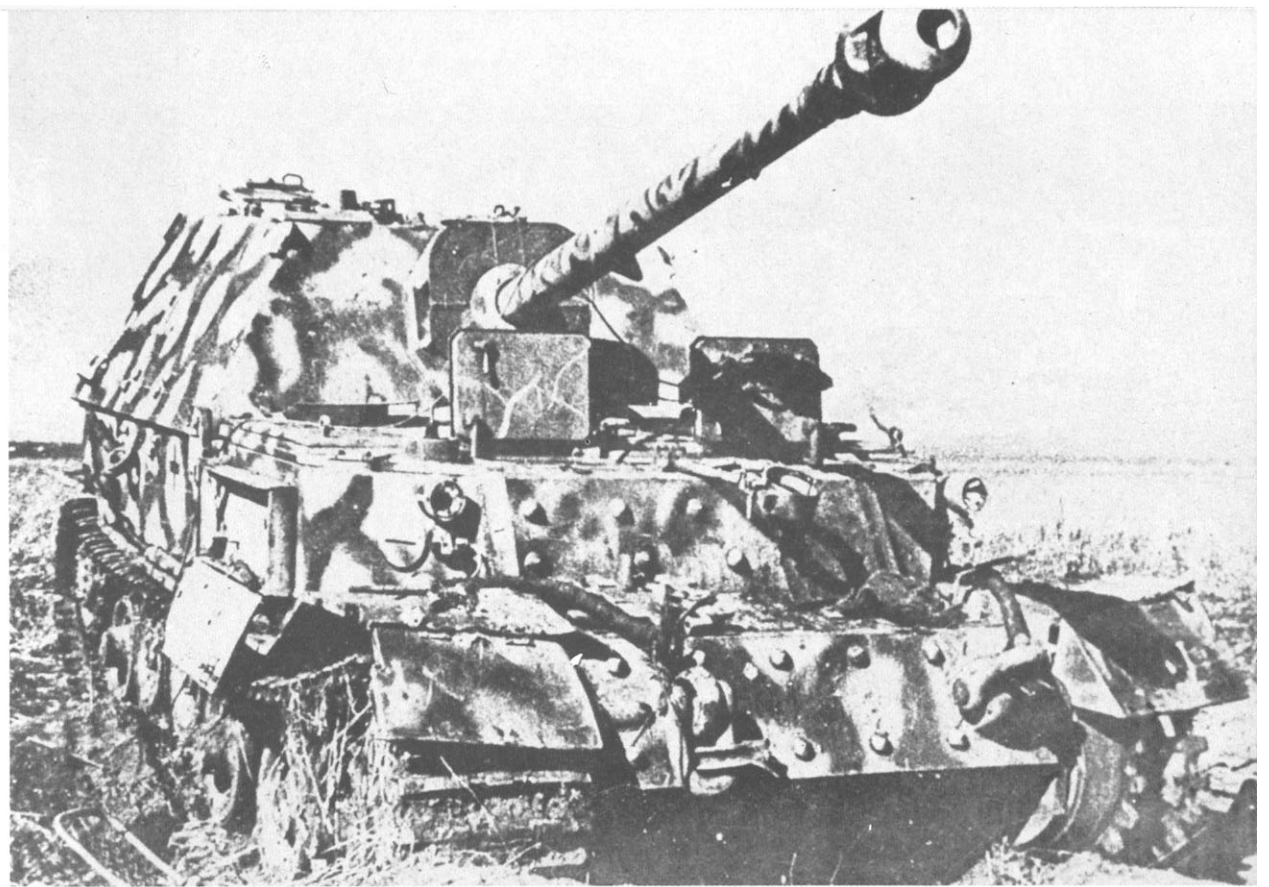
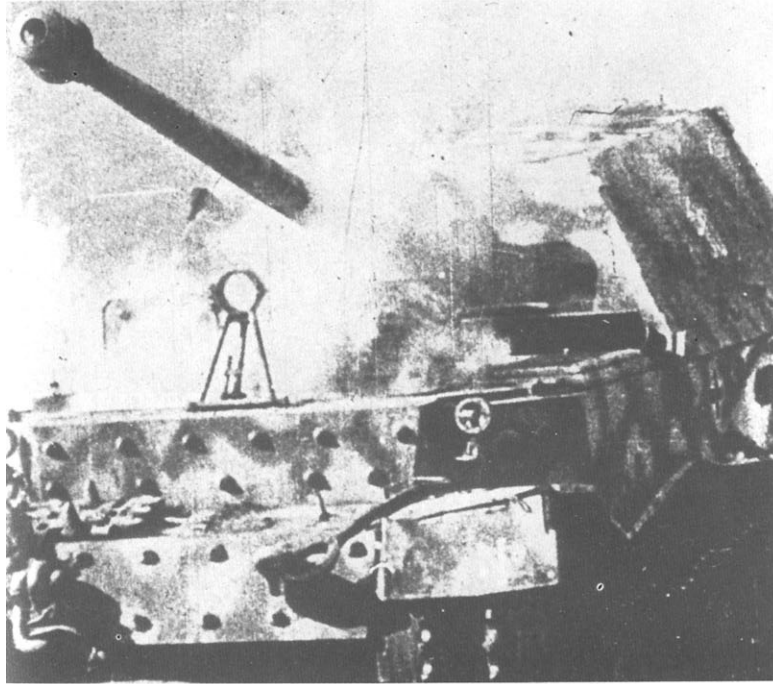
Oben: Ein getarnter Elefant sichert einen behelfsmäßig eingerichteten Kompaniegefechtsstand; rechts ist der Eingang zum Unterstand zu sehen.

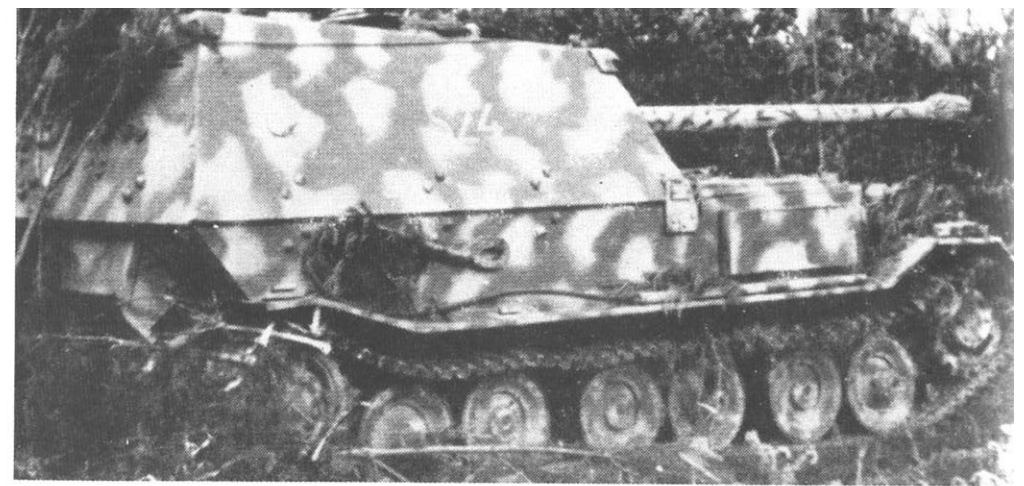


Links oben: Im Juni 1943 erfolgte der Bahntransport an die Ostfront. Zuvor waren noch behelfsmäßige Blendenschilder angebracht worden. Zu sehen ist hier der Panzer des Kompanieführers der 5. Kompanie (PzJgAbt 654).

Von den Entladebahnhöfen wurde die Strecke zu den Aufmarschräumen im Landmarsch zurückgelegt. Bereits hier traten zahlreiche technische Ausfälle auf.

Rechte Seite:
Trauriges Ende für das uns schon bekannte Fahrzeug "501" (oben links). Ein Laufwerktreffer vorn links machte den Panzerjäger bewegungsunfähig. Der Elefant wurde danach in Brand geschossen und mußte aufgegeben werden. Im Kampfraum explodierende Munition riß die Heckklappe heraus. Das gelbe "N" vorn und hinten trugen alle Elefanten der PzJgAbt 654 (Anfangsbuchstabe des Namens des Kommandeurs).





Oben:
Elefant "624" (Zweiter Zug der
6. Kompanie) untergezogen in
einem Buschgelände vor dem
Unternehmen "Zitadelle".

Oben links und links:
Instandsetzungsarbeiten am Ele-
fanten "612" (Erster Zug der
6. Kompanie). Der einzelne Ka-
nister auf der Motorabdeckung
deutet auf einen Dichtungs-
schaden an der Kühlanlage hin.

BEWAFFNUNG

Als Hauptwaffe diente die 8,8 cm Pak 43/2 mit der Kaliberlänge L/71 (Hersteller Dortmund-Hoerder Hüttenverein, Lippstadt).

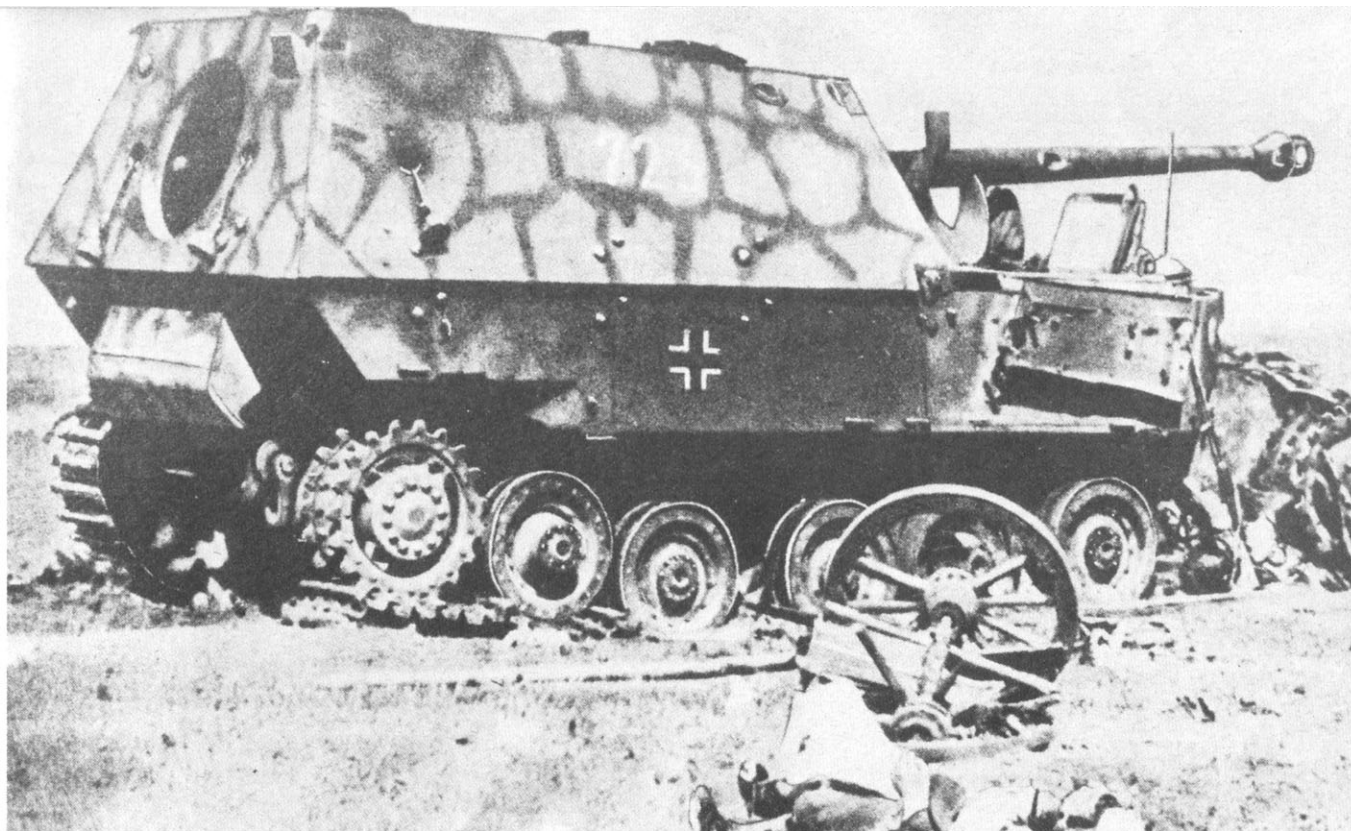
Der links der Waffe sitzende Richtschütze richtete die Waffe mechanisch mit Hilfe eines Handhöhen- bzw. Seitenrichtrades bei einem Seitenrichtbereich von ± 14 Grad und einem Höhenrichtbereich von -6 bis $+14$ Grad. Die Feuerhöhe der in Marschfahrt mit einer abklappbaren Halterung am Fahrzeugbug gezurrten 6,3 m langen Kanone war 2,31 Meter. Das Gewicht der Waffenanlage betrug 2.265 kp.

Verschossen wurden panzerbrechende und Sprengpatronen. Die 22,8 kp schwere PzGr 39/43 erzielte auf 1.000 Meter bei einer V_0 von 1.000 m/sek eine Durchschlagleistung von 186 mm Panzerung bei einem Auftreffwinkel von 90 Grad, die 19,9 kp schwere PzGr 40/43 (V_0 1.130 m/sek) 233 mm. Außerdem wurde die 18,6 kp schwere SprGr 43 (V_0 750 m/sek) mit einer theoretischen Maximalschußweite von 10 Kilometern verschossen.

Die Kampfbeladung, insgesamt 55 Patronen, war unter der Kanone quer (14 Patronen) und längs an den beiden Seiteninnenwänden des Kampfraumes verstaut. Zwei Ladeschützen luden im Wechsel.

Außerdem verfügte die Elefant-Besatzung über ein MG 34 mit 600 Schuß und zwei MP 38.

Die nach dem Einsatz beim Unternehmen "Zitadelle" noch übriggebliebenen 50 Elefanten wurden in den Nibelungenwerken hauptinstandgesetzt. Wesentliche Änderungen waren der Einbau eines Bugmaschinengewehrs MG 34 in einer Kugelblende beim Funker und einer Kommandantenkuppel anstelle der ursprünglichen Dachluke.

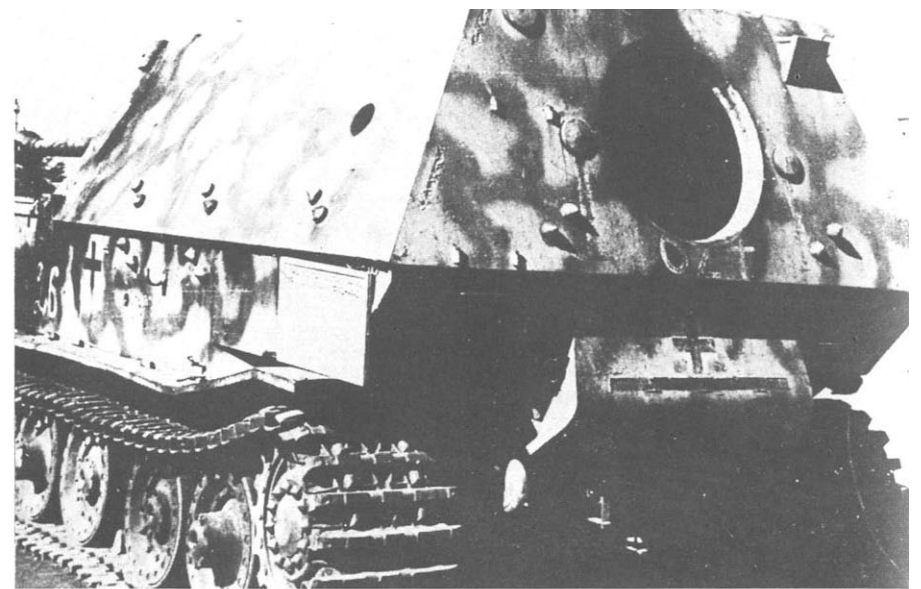
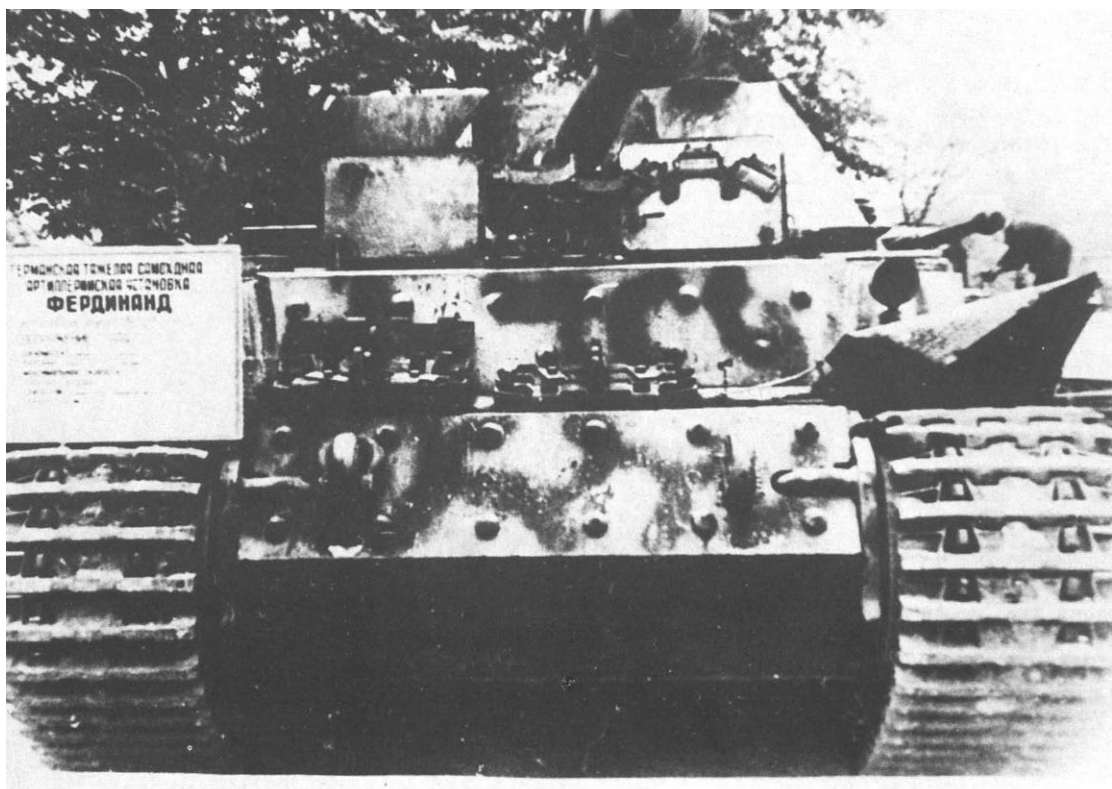


Dieser vernichtete Elefant "723" zeugt von der Verbissenheit des Kampfes, der an dieser Stelle stattfand. Er war vermutlich nach einem Laufwerktreffer liegengeblieben und erhielt eine Reihe weiterer Treffer am Bug, am Rohr und an der Turmoberkante. Die Besatzung wehrte sich durch die geöffneten Nahkampfstopen. Schließlich wurde das Fahrzeug gesprengt und zurückgelassen.

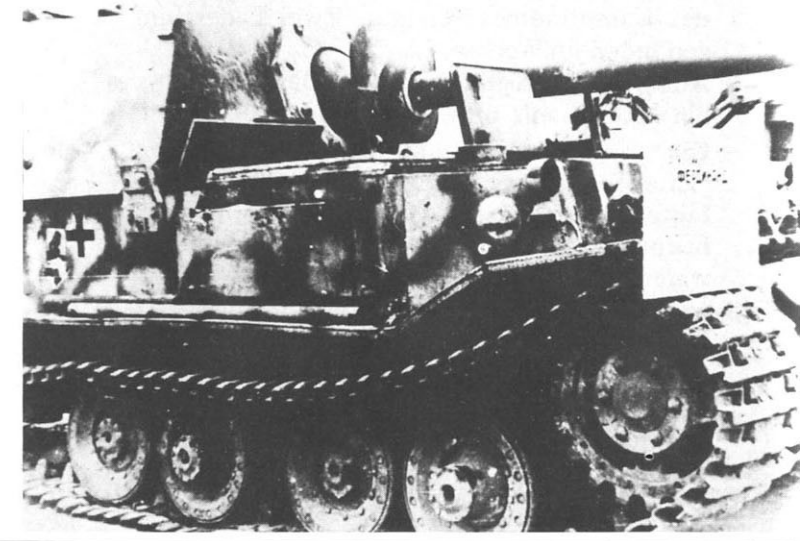
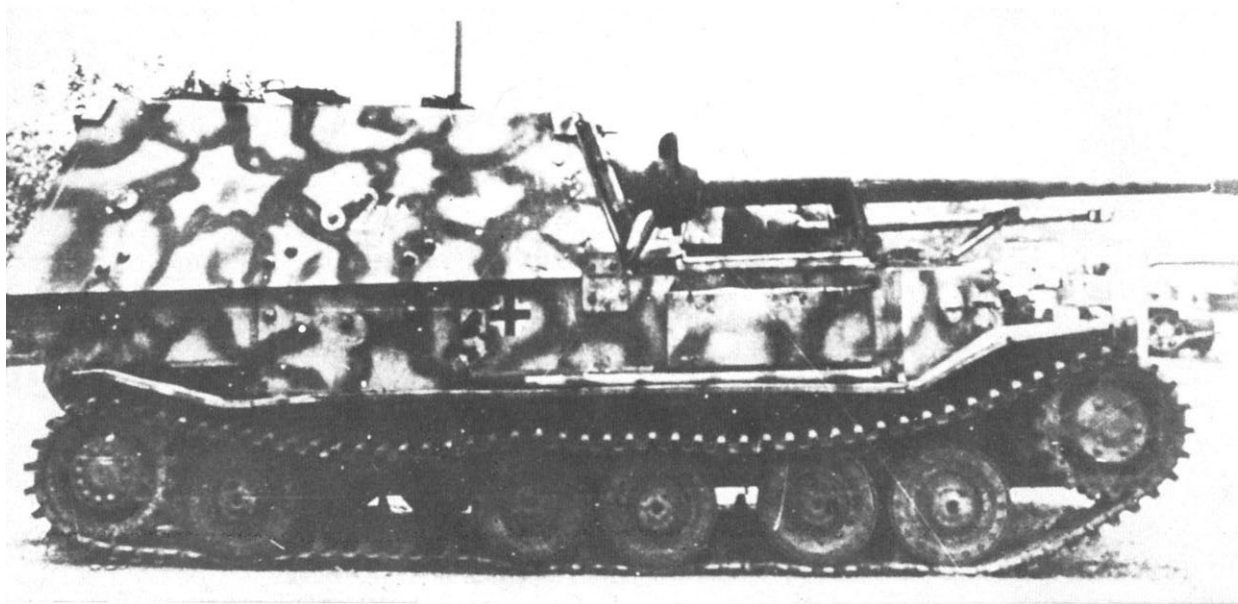
EINSATZGESCHICHTE

Einer der Gründe für das mehrmalige Verschieben des Angriffszeitpunktes für das Unternehmen "Zitadelle", der letzten deutschen Offensivoperation an der Ostfront im Raum Kursk, war das Abwarten, bis die neuen PzKpfw Panther und der Panzerjäger Elefant verfügbar waren. Es wurden zwei PzJgAbt, 653 (Major Steinwachs) und 654 (Major Noak)

aufgestellt und zum Jagdpanzer-Regiment 656 (Oberstleutnant von Jungenfeldt) zusammengefaßt. Jede Abteilung bestand aus drei Kompanien à 4 Zügen (je drei Elefanten) sowie zwei Wagen im Stab, insgesamt also 38. Darüberhinaus gab es eine Stabs- und Versorgungskompanie. Weitere 14 Panzerjäger waren (z. T. nicht einsatzbereit) Gerätereserve.



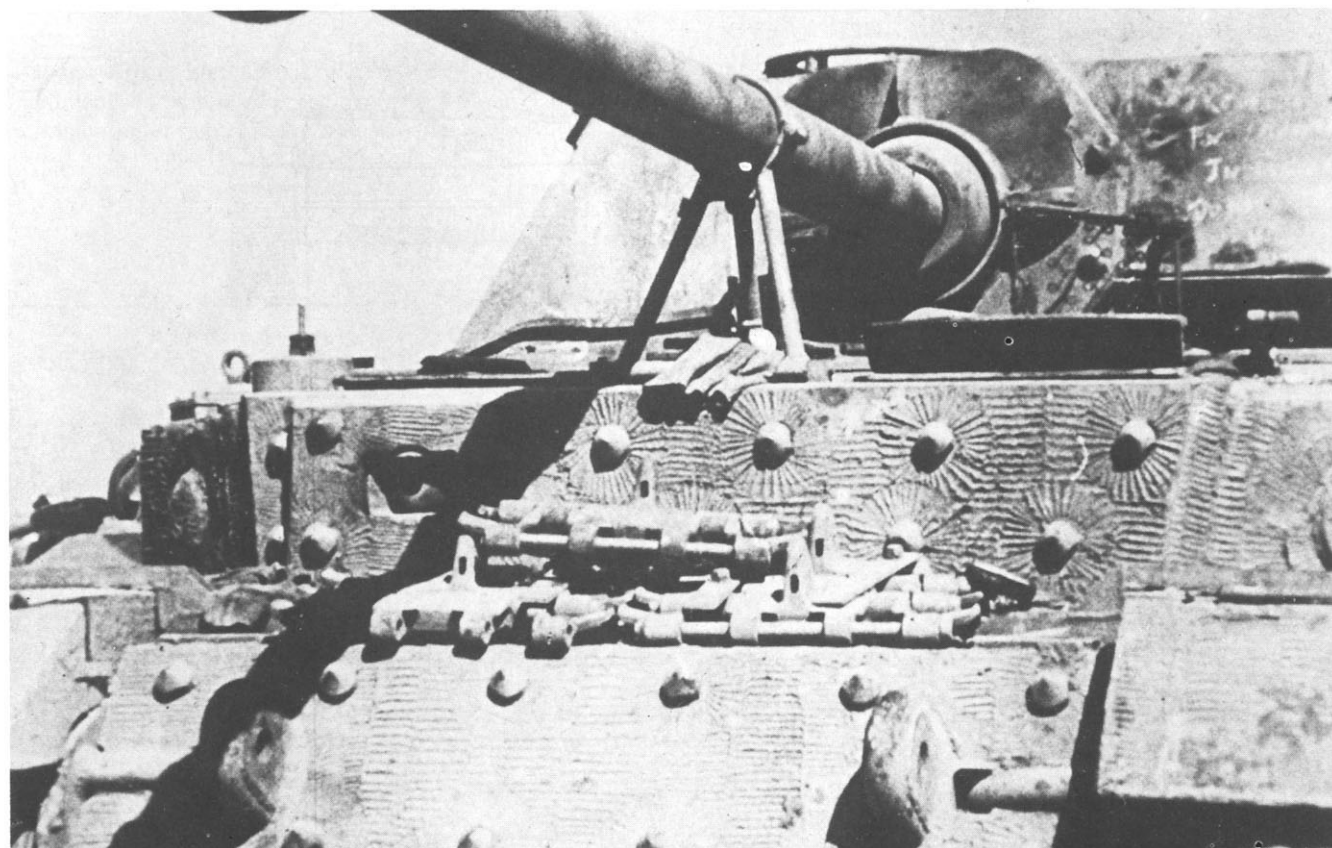
Nach dem Ende der für sie siegreichen Schlacht um den Kursker Frontbogen führten die Sowjets eine Präsentation erbeuteter Feindfahrzeuge durch. Ausgestellt wurden alle neuen Waffensysteme, an die übergroße Erwartungen gestellt worden waren (z. B. PzKpf-Wagen V Panther), so auch der Panzerjäger "Ferdinand" (Elefant). Dieser Elefant hatte rechts einen Laufwerkschaden. Die "624" war offensichtlich während des Einsatzes nachträglich verändert worden, die ursprüngliche Turmnummer ist noch schwach zu erkennen.



Die verbliebenen Elefanten wurden ins Reich zurücktransportiert und hauptinstandgesetzt. Sie erhielten ein dringend gefordertes Bugmaschinengewehr sowie eine Kommandantenkuppel zwecks besserer Rundumsicht. Rechts vorn auf dem Wannenbug ist der Antennenfuß zu sehen.

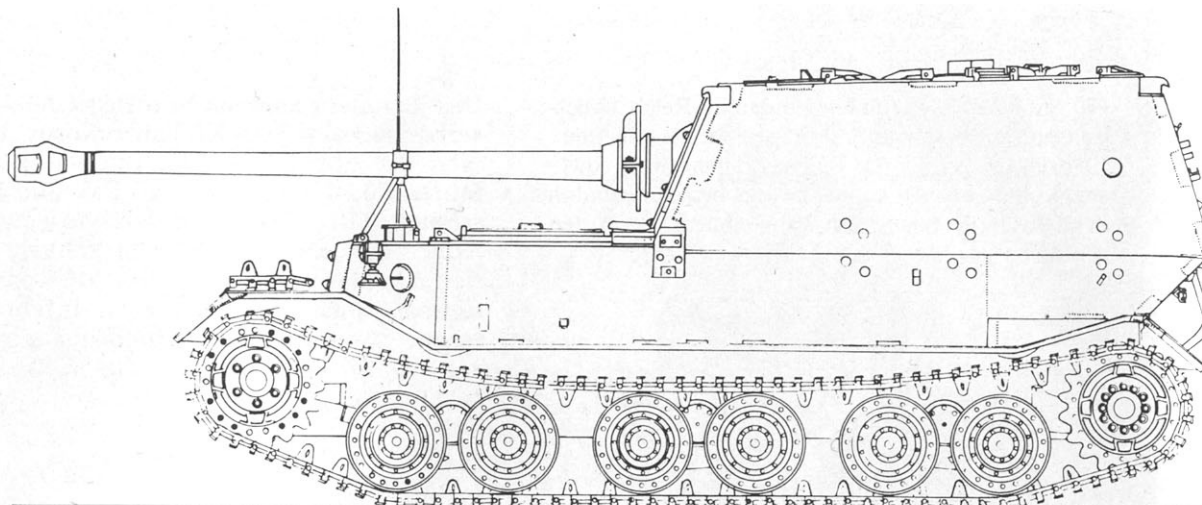
Das Regiment kam am Nordflügel der Angriffsverbände beim XXXXI. Panzerkorps zum Einsatz. Bis zum 27. 7. 43 vernichteten die Elefanten 502 Feindpanzer, 20 Pak und 100 Geschütze. Aber die eigenen Verluste waren hoch. Außer der mangelnden Beweglichkeit machte sich u. a. das Fehlen eines Bug-MG bemerkbar. Einmal von der begleitenden Infanterie getrennt, wurden viele Jagdpanzer das Opfer von Panzernahbekämpfern oder blieben bewegungsunfähig liegen und mußten aufgegeben werden.

Noch bis Ende 1943 kämpften die Überreste des Rgt beim Brückenkopf Nikopol und im großen Dnjeprbogen und vernichteten mehr als 200 weitere Panzer. Im Winter 43/44 wurden die restlichen Elefanten zur Werksinstandsetzung ins Reich transportiert. 1944 erfolgten nur noch vereinzelte Einsätze (z. B. Nettuno) in Italien. Dort wurden die Reste der einzigen noch mit Elefanten ausgestatteten 2./PzJgAbt 653 in schwere PzJgKp 614 umbenannt. Anfang 1945 hörte sie auf zu bestehen.



Skizze 30 a + b - neu –

Die Reißzeichnungen zeigen den Panzerjäger Elefant vor (oben) und nach der Heimatinstandsetzung (unten).



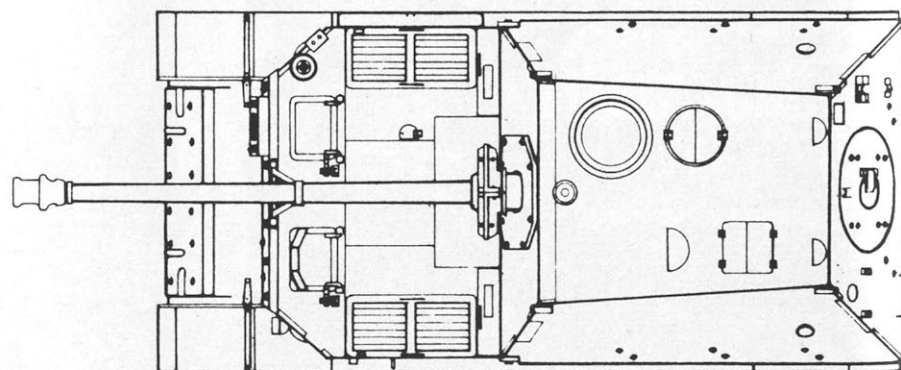
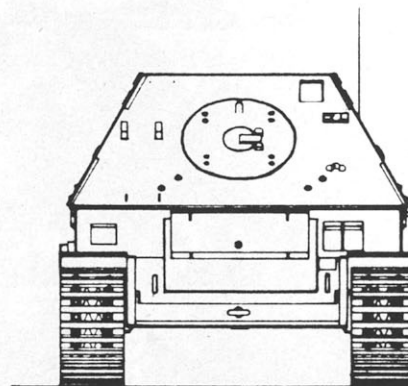
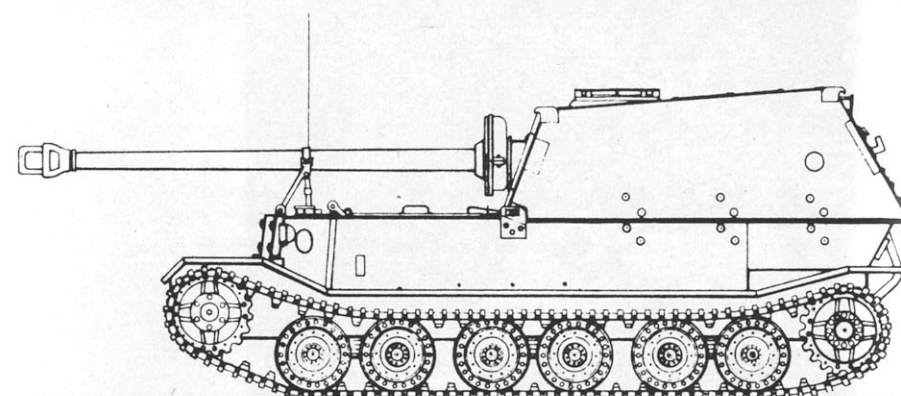
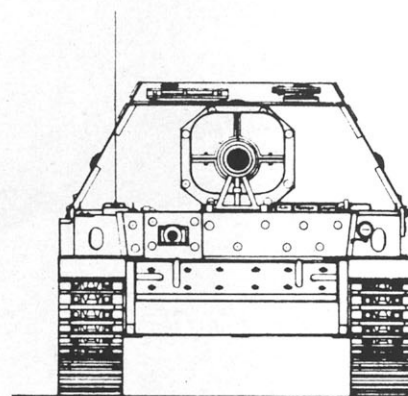
Panzerjäger Tiger (P)

Technische Daten

Angaben

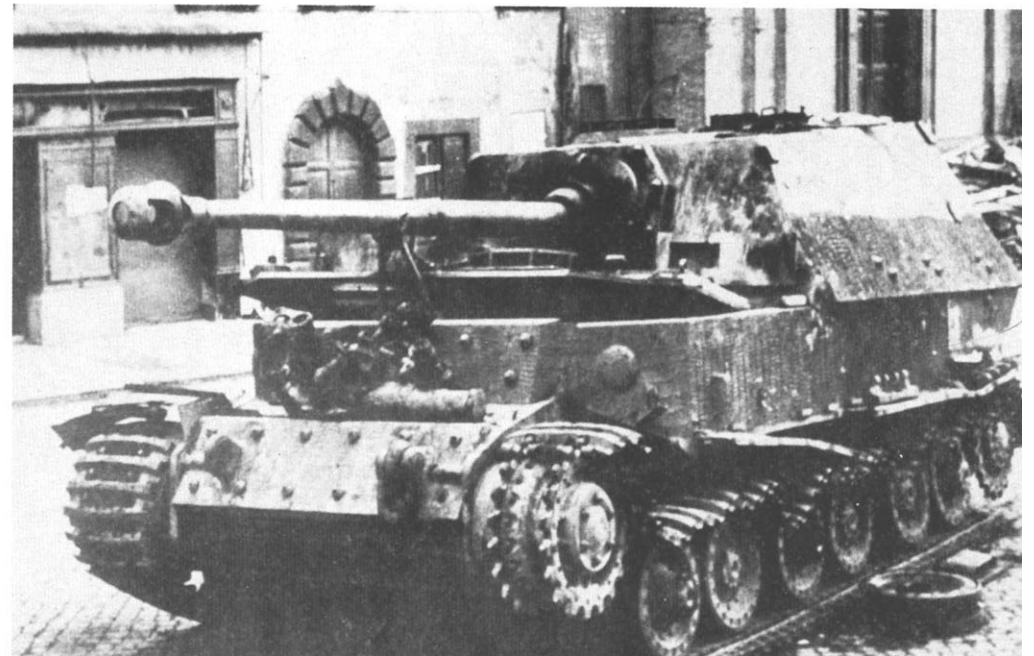
Elefant

Gefechtsgewicht (t)	65
Länge (mm)	8140
Breite (mm)	3380
Höhe (mm)	2970
PS	2 x 265
Kraftstoffvorrat (l)	950
Fahrbereich (Straße/Gel.)	150/90
Höchstgeschwindigkeit	30
Spurweite (mm)	2680
Laufrollengröße (mm)	794
Kettenauflagelänge (mm)	4175
Kettenbreite (mm)	640
Kettenglieder	109
Bodenfreiheit (mm)	480
Bodendruck (kp/cm ²)	1,23
Besatzung	6
Steigt (°)	30
Klettert (mm)	780
Überschreitet (mm)	2640
Bewaffnung	8,8 cm StuK 43/1
Kaliberlänge	L/71
Vorrat	55
MG	1 MG 34
Vorrat	600





Nur noch in Italien erfolgte ein sporadischer, meist verzettelter Einsatz der Elefanten. Links oben ist ein Fahrzeug im März 1944 bei Nettuno im Einsatz aufgenommen. Die übrigen Fotos zeigen einen Elefanten in Sariano. Dieses Fahrzeug war von der Besatzung vor den heranrückenden Alliierten gesprengt worden. Zuvor hatte sie noch versucht, einen Laufwerkschaden zu beheben. Vorn auf dem Bug befindet sich eine auszutauschende Rollenaufhängung.



Panzerjäger Tiger „Jagdtiger“

ENTWICKLUNG

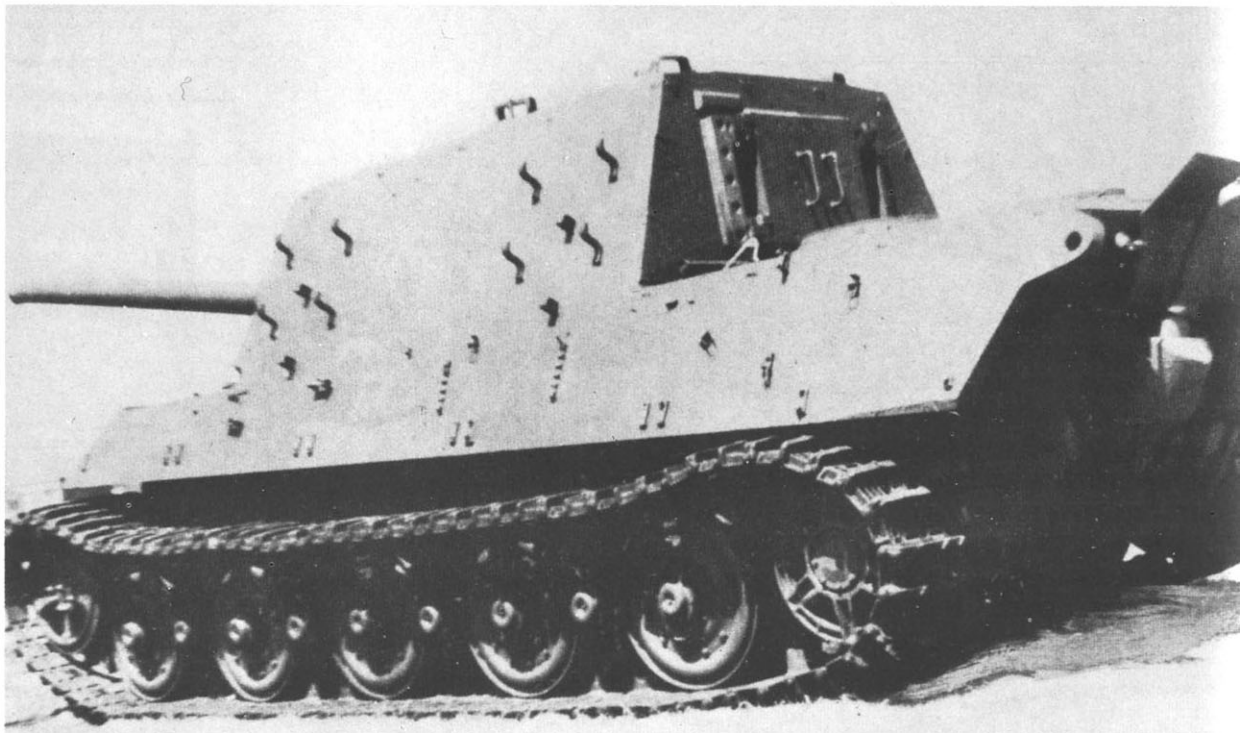
Nach dem Erfolg des Sturmgeschützes III als Panzerabwehrsystem war es das Bestreben der militärischen Führung, Fahrgestelle der jeweils produzierten Panzerkampfwagen durch den Einbau großkalibriger Kanonen auch als Panzerjäger zu nutzen.

Bereits im Frühjahr 1942 war seitens des Generalstabes des Heeres die Forderung gestellt worden, 12,8 cm-Kanonen auf Selbstfahrlafetten einzusetzen, nicht so sehr als reine Panzerjäger, sondern vielmehr als durchschlagkräftige Unterstützungswaffe der Infanterie. Hitler hatte am 18. Mai 1942 dem Waffenamt die Fertigstellung einer gezogenen Pak vom Kaliber 12,8 cm befohlen. Die Schießergebnisse zeigten überaus günstige Trefferlagen, auch unterkalibrige (8,8 cm und 10,5 cm) Wuchtgeschosse wurden erprobt.

Anfang 1943 war vorgesehen, die 12,8 cm Kanone auf ein Panther- oder Tiger-Fahrgestell als "schweres Sturmgeschütz" (KTB OKW/Org.Abt. III vom 21. März 1943) zu bauen, wobei das Pantherfahrgestell, nachdem ein Holzmodell gefertigt worden war, letztlich für nicht geeignet befunden wurde.

Das Holzmodell des Jagdtigers wurde anlässlich einer Vorführung am 20. Oktober 1943 in Arys, Ostpreußen, vorgestellt. Das erste Produktionsfahrzeug wurde am 6. April 1944 in Kummersdorf vorgeführt.

Während einer Besprechung bei Hitler am 12. Oktober 1944 wurde vorgeschlagen, den Jagdtiger zunächst in einer Stückzahl von 150 Fahrzeugen zu fertigen, an Rohren dafür waren zunächst pro Monat 30 Stück vorgesehen. Die übrigen 12,8 cm Kanonen wurden auf russische oder französische Beutelaufetten montiert und in der gezogenen Version eingesetzt. Am 5. Januar 1945 legte Hitler fest, daß



über die ursprünglich geplante Stückzahl (150) hinaus weiterproduziert werden sollte. Wesentlicher Hinderungsgrund für eine Serienproduktion war aber ein Engpaß an 12,8 cm Rohren. Hitler befahl am 26. Februar 1945 (Speer-Protokolle) "Gewaltmaßnahmen", um die Jagdtiger-Produktion zu steigern und zu ermitteln, aus welchen Bereichen weitere 12,8 cm Waffenanlagen – auch solche für die gezogene Version vorgesehene – abgezweigt werden können. Als Notlösung sollte die 8,8 cm-Pak 43/3 übergangsweise eingebaut werden. Die Halle'sche Maschinenfabrik, Lippstadt, modifizierte die 8,8 cm Pak entsprechend (Pak 43/3 Ausf. D) und lieferte sie den Nibelungenwerken an, wo Anfang 1944 die Jagdtiger-Fertigung aufgenommen worden war.

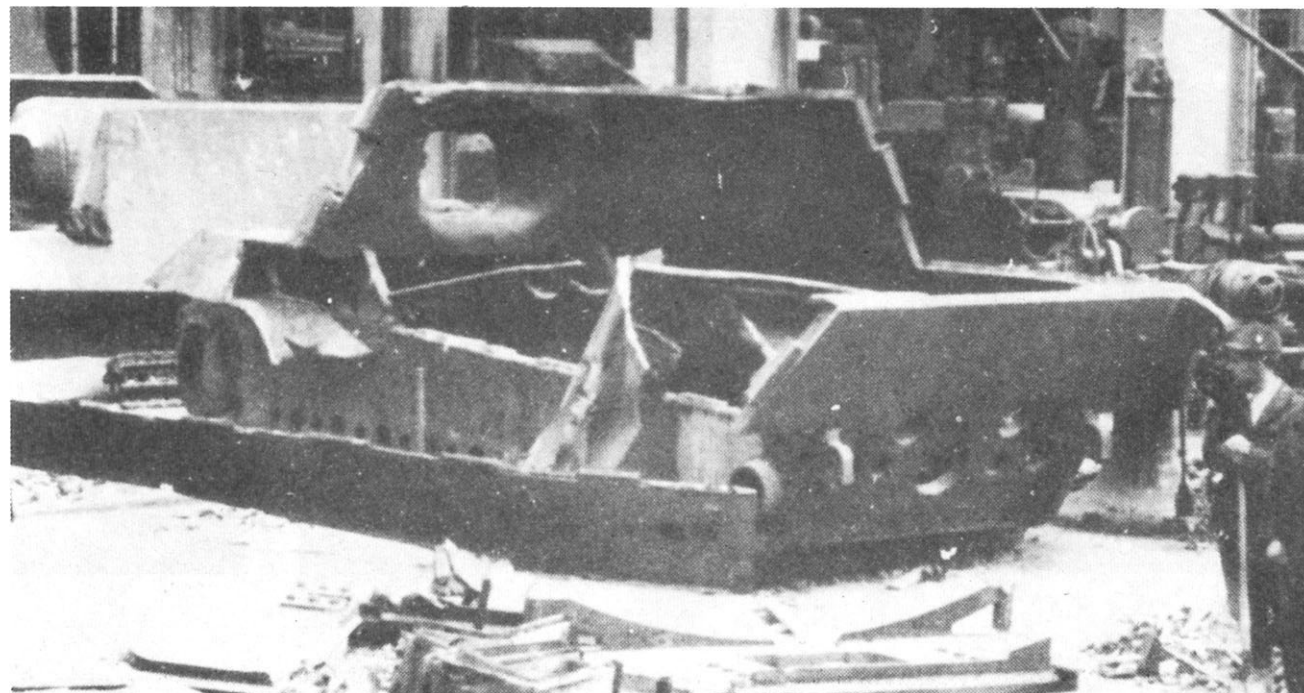
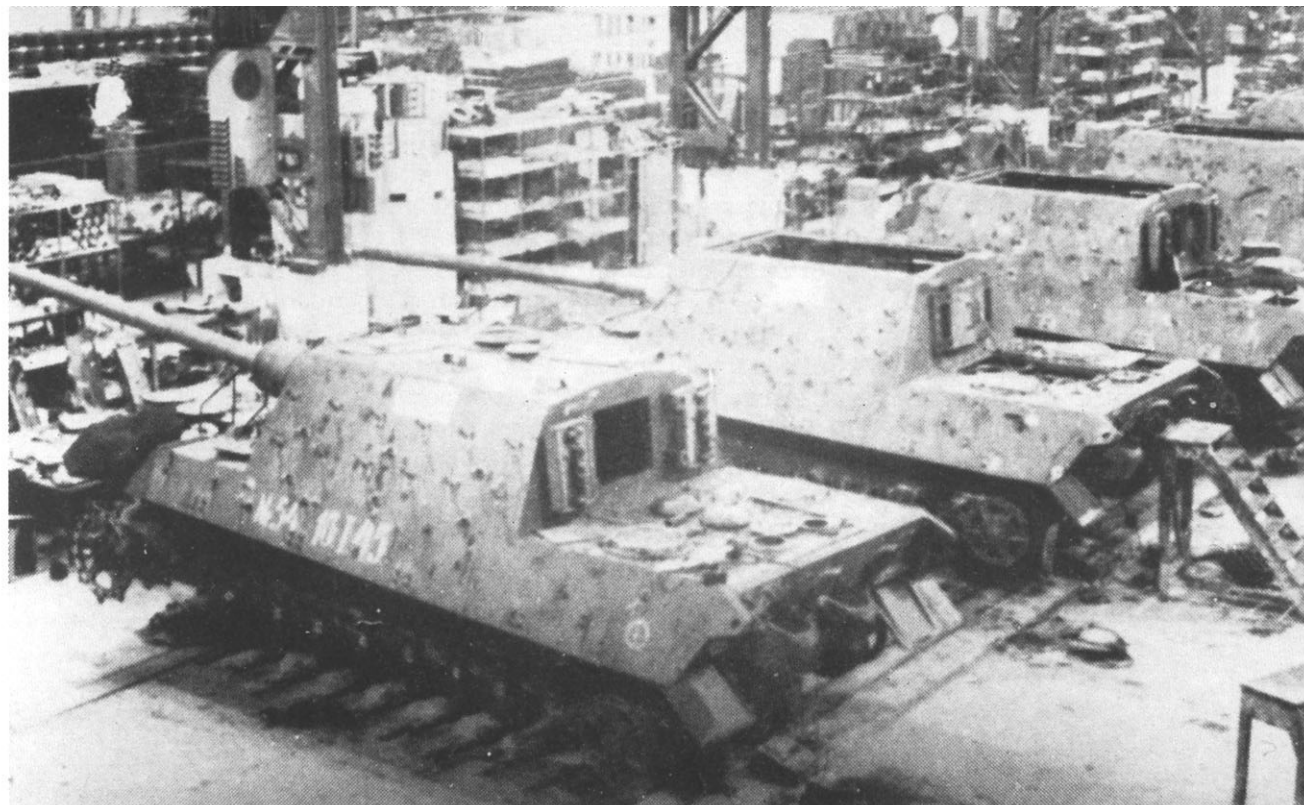
Diese geriet nach dem Bau der ersten zwei Fahrzeuge im Frühjahr ins Stocken und setzte im Juli 1944 stockend wieder ein. Energie- und Transportschwierigkeiten sowie Auswirkungen von Luftangriffen ließen das geplante Monatsziel von 50 Einheiten nicht zu, meist weniger als 20 Jagdtiger verließen die Steyr-Daimler-Puch-Produktionsstätten in St. Valentin.

Ende Februar 1945 wurde die Produktion nach Bau von 74 Jagdtigern abgebrochen (Fgst.Nr. ab 305001).

Wieviele dieser Jagdpanzer mit der 8,8 cm Pak ausgerüstet wurden, ist nicht bekannt.

Oben: Bild von der Jagdtigerfertigung in den Nibelungenwerken. Das vordere Fahrzeug (Nr. 54) nähert sich der Fertigstellung.

Rechts: Wie alle anderen Rüstungsbetriebe so war auch die Jagdtiger-Produktion das Ziel mehrerer Fliegerangriffe, die die Fertigung zeitweilig unterbrachen. Hier abgebildet ist ein durch einen Nahtreffer zerschlagenes Fahrzeug.



WANNE MIT AUFBAU

Noch während der Entwicklungsarbeiten für den Tiger B wurde bei Henschel der Entwurf des Sturmgeschützes Tiger in Zusammenarbeit mit Krupp begonnen.

Dazu mußte das Tiger B-Fahrgestell um 260 mm verlängert werden. Der feste Panzer-
aufbau wurde von den Eisenwerken Ober-
donau in Linz hergestellt und hatte seitlich
und hinten 80 mm Durchmesser. Die Stirn-
wand mit integrierter Blendenlagerung be-
stand aus Gußstahl mit einer Stärke von
250 mm bei 75 Grad Neigung. Hersteller wa-
ren die Bergische Stahlindustrie, Remscheid,
Bochumer Verein Friedrich Krupp AG,

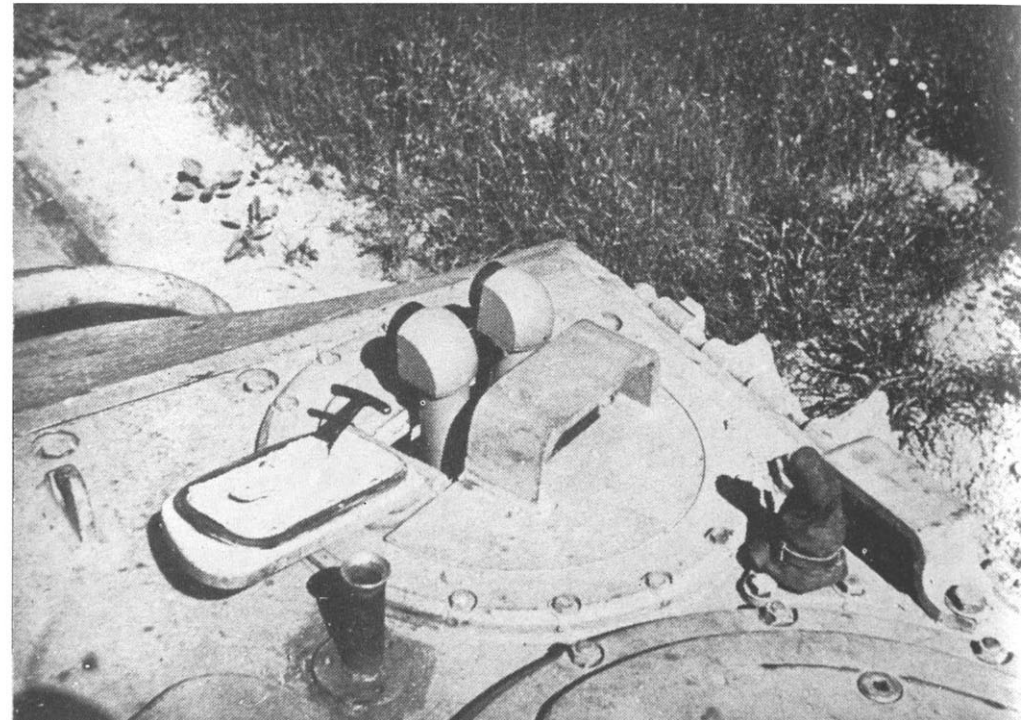
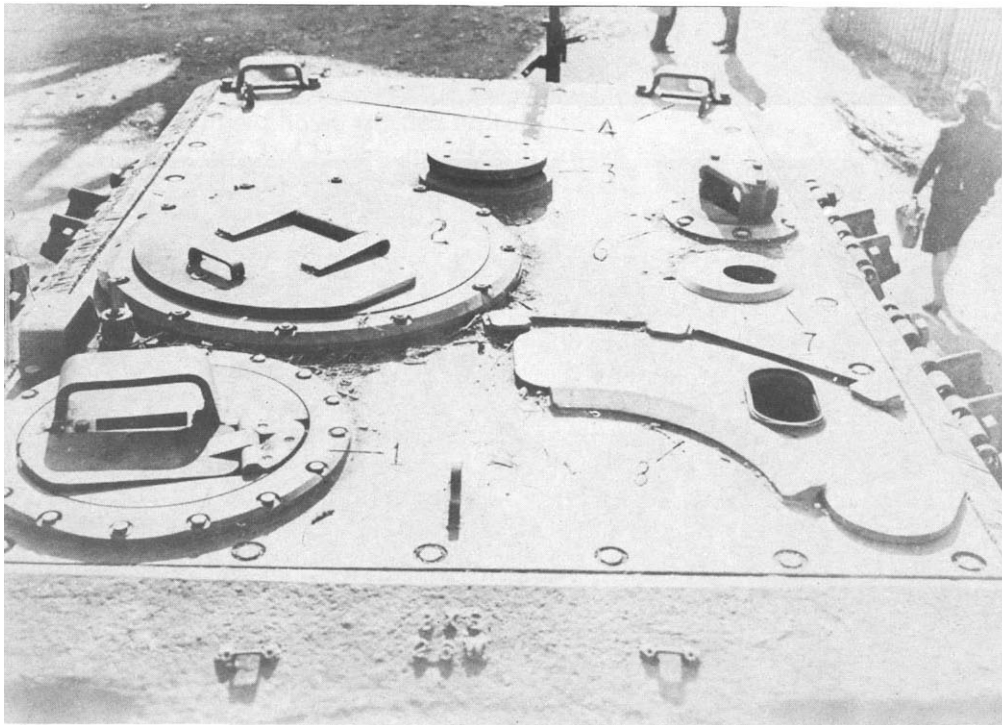
Essen, und Oberhütten, Malapane. Am Heck
des Kasemattaufbaus war eine zweiteilige
Panzertür gasdicht integriert.

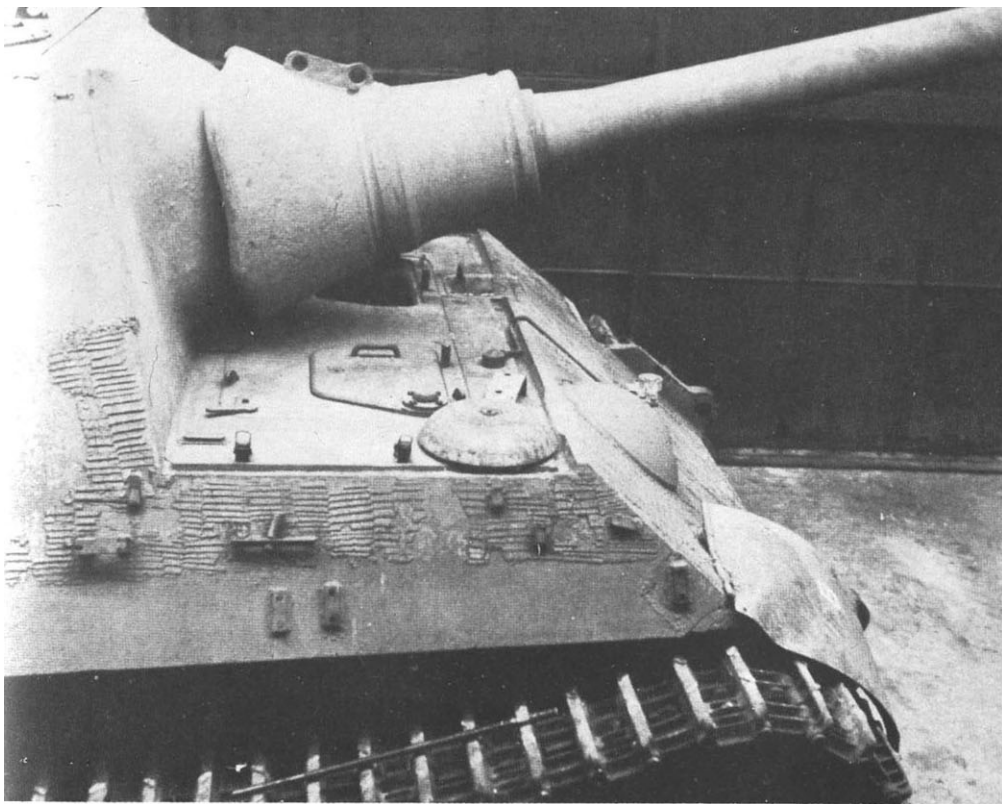
Für Modifizierung und Munitionslagerungen
für die zweiteilige 12,8 cm Munition waren
umfangreiche Änderungen erforderlich.

Das Dach des Kampfraumes bildete eine
40 mm starke Stahlplatte, die mit Bolzen
verschraubt wurde. Dort befand sich rechts
die Kommandantenluke, davor — seitlich
schwenkbar — der Kommandantenwinkel-
spiegel mit davorliegender Klappe für das
absenkbare Scherenfernrohr. Außerdem ver-
fügte der Kommandant über einen nach
rechts weisenden Winkelspiegel. Nach schräg
links hinten bzw. rechts hinten befanden

sich am Kampfraumheck weitere zwei Winkel-
spiegel auf dem Dach. Für den links der Ka-
none sitzenden Richtschützen war links im
Turmdach eine nierenförmige Luke mit einer
Öffnung, in der der Ausblick des Winkel-
zielfernrohrs herausragte. Dahinter befand
sich ein nach vorn gerichteter Winkelspiegel.
Dazwischen war die verschließbare Öffnung
des von innen zu bedienenden Nebelkerzen-
werfers. In der Mitte des Daches war die
Belüftungskuppel.

Die übrige Wannenanordnung vorn und hinten
am Triebwerkraum entsprach der des Panzer-
kampfwagens Tiger II.





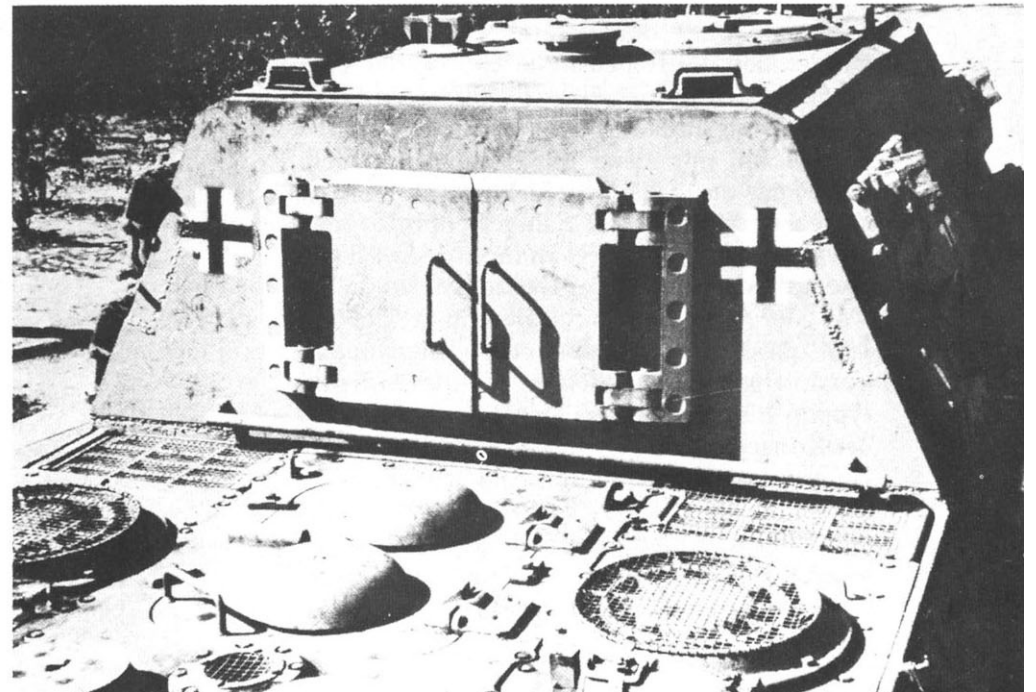
Oben: Die vordere Partie zeigt die günstig geformte Blende der 12,8 cm Pak. Im Vordergrund die Funkerluke mit der davor liegenden Kugelblende des Bug-MG, dahinter die geöffnete Fahrerluke.

Oben rechts: Triebwerkraum mit abgehobener Motorraumabdeckung. Links vorn der Betriebsstoffeinfüllstutzen, davor der Kühlmitteldeckel.

Rechts: Die Sicht auf das Heck zeigt die beiden Lüftergrills. Die beiden pilzförmigen Gebilde in der Mitte sind die Motorraumbelüftung. Im Vordergrund befinden sich die Betriebsstoff- und Kühlmiteleinfüllstutzen.

Linke Seite links: Dieser Blick auf das Turmdach zeigt die große Kommandantenluke, die links vorn befindliche nierenförmige Schiebeeinheit für das (nicht eingebaute) Winkelzielfernrohr und die Belüftungskuppel in der Mitte. Rechts vorn der drehbare Winkelspiegel für den Kommandanten.

Linke Seite rechts: Detailansicht des drehbaren Winkelspiegels. Davor wurde durch die von innen betätigte Klappe das Scherenfernrohr zur Entfernungsermittlung ausgefahren.



BEWAFFNUNG

Die 12,8 cm Kanone geht auf eine im Frühjahr 1942 vom Generalstab des Heeres gestellten Forderung zurück. Mit der Entwicklung wurde Krupp beauftragt, die voraussichtliche Auslieferung war für den Sommer 1943 vorgesehen.

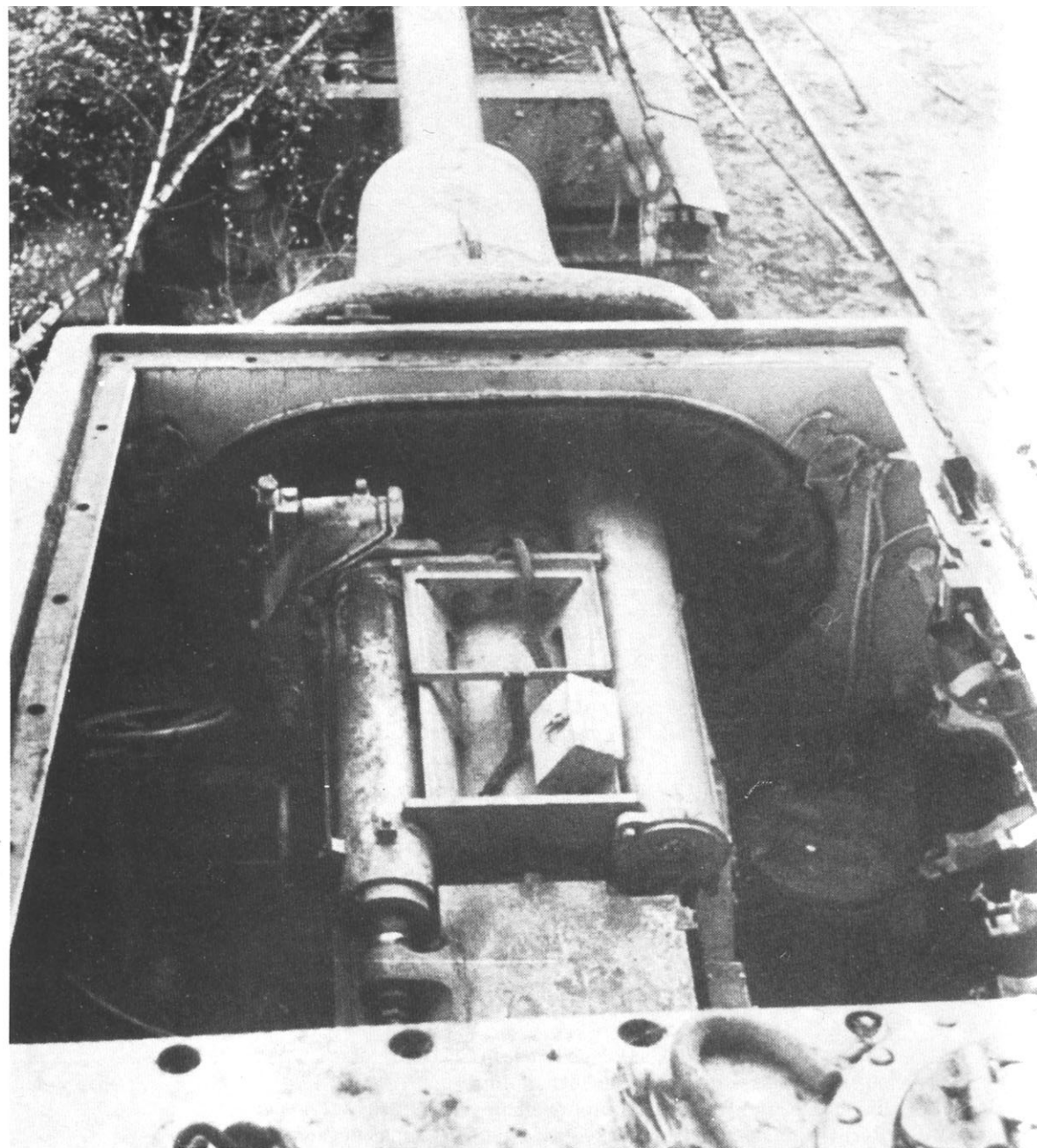
Am 15. Mai 1942 wurde gemäß Führerbefehl diese Entwicklungsarbeit präzisiert und zugleich auf eine breitere Basis gestellt, da außer Krupp noch Rheinmetall-Borsig, Düsseldorf, sowie die Firma A.G. (vormals Skoda) beauftragt wurden. Als Schußweite waren 21 Kilometer gefordert, das Gewicht in Feuerstellung sollte 6,5 Tonnen nicht überschreiten. Für die Panzerabwehr war ein 360 Grad Seitenrichtbereich gefordert.

Somit war ursprünglich das 12,8 cm Geschütz nicht als Panzerabwehrkanone, sondern vielmehr als Artilleriegeschütz geplant.

Vorgestellt wurde das erste 12,8 cm Geschütz am 16./17. August 1944 auf der sowjetischen 15,2 cm M 37 Beutelafette 433 (r). Später wurde auch die französische Lafette der 15,5 cm GBF-T-Kanone 419 (f) verwendet. Die Entwicklung dieser Waffe hat übrigens nichts gemeinsam mit dem mißglückten Versuch, das Rohr der 12,8 cm Flak 40 als Panzerabwehrwaffe auf zwei Fahrgestellprototypen des Tigers (VK 3001 H) zu montieren. (Beide Exemplare gingen an der Ostfront verloren.)

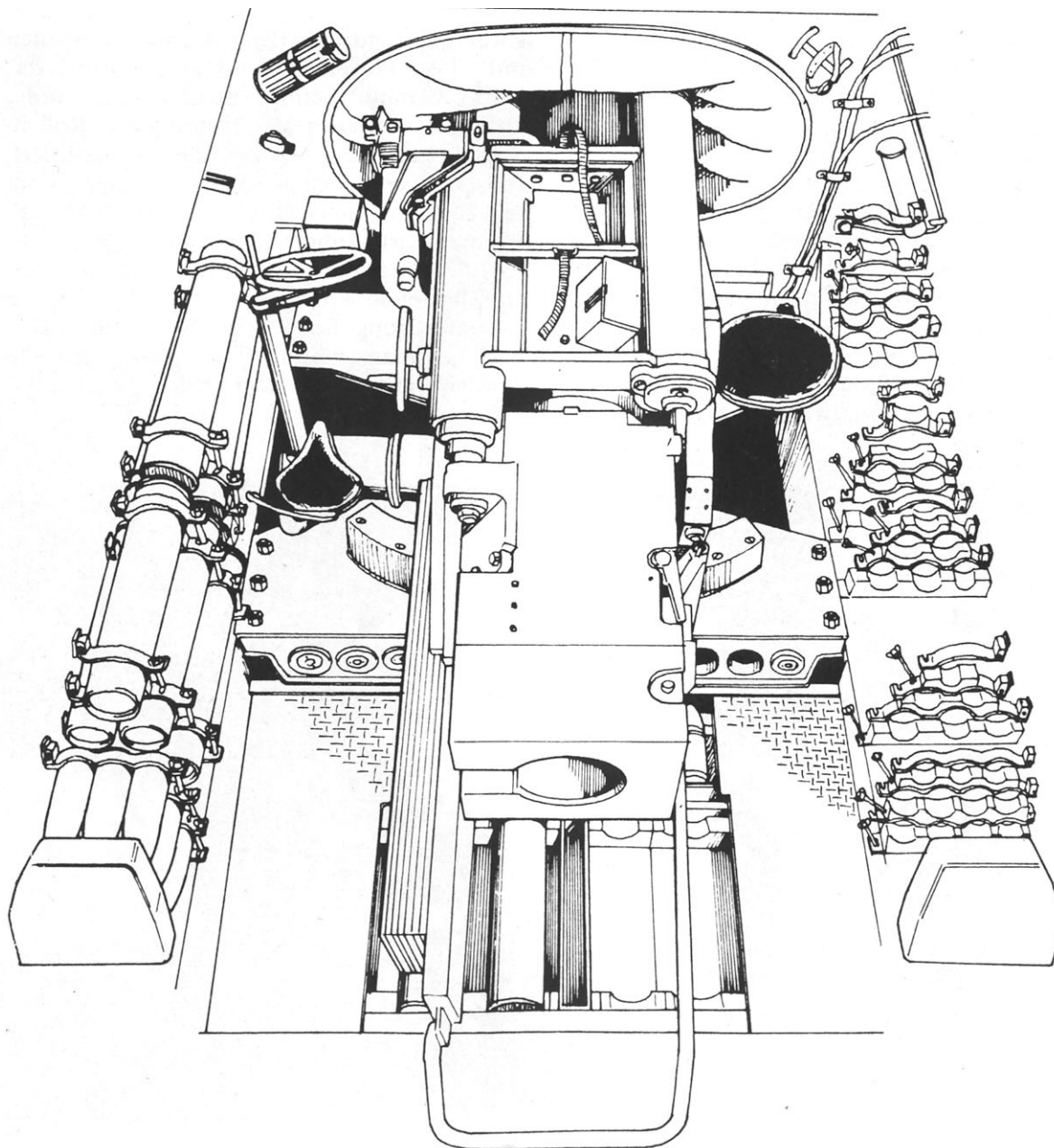
Von der 12,8 cm Pak waren insgesamt ca. 160 produziert worden, die Rheinmetall-Version gab es lediglich in mehreren Prototypen, die Skoda-Version wurde schon in der Konzeptphase verworfen.

Unter der Bezeichnung 12,8 cm Pak 44 (L/55) später Pak 80, wurde diese Waffe für den Einbau in das Tiger B-Fahrgestell vorgesehen. Die Fertigung erfolgte im Bertha-Werk der Firma Krupp in Breslau.



Linke Seite:

Das Innere des Kampfraumes, aufgenommen nach dem Entfernen der Turmdachabdeckung. Links oberhalb der 12,8 cm Pak befindet sich eine der Rohrbremsen, rechts der Rohrvorholer. Links zu sehen ist das Handdrehrad des Seitenrichtantriebes.



Anders als bei der 12,8 cm Flak hatte die 12,8 cm Pak 80 ein (einteiliges) Vollrohr mit einer Länge von 7,02 Metern (6,61 Meter gezogener Teil) mit einem Gewicht von 2,2 t. Das Bodenstück mit dem nach rechts zu öffnenden waagerechten Schubkurbel-Flachkeilverschluß (192 kp) wog 1,1 Tonnen. Die zweiteilige Munition wurde von zwei Ladeschützen geladen, wobei sich die Treibladung in einer Messinghülse befand und beim Ladevorgang der Hülsenboden die Haltekrallen des Verschlusses entriegelte und so schloß. Die Zündung erfolgte mittels eines Schlagbolzens, der elektrisch betätigt wurde. Mit den Lafetten- und Blendenanteilen wog die eingebaute Pak insgesamt 7 Tonnen.

Links der Kanone betätigte der Richtschütze per Handkurbel die Höhenricht- sowie die Seitenrichtmaschine (Zahnstangenprinzip). Der Höhenrichtbereich betrug -7° bis $+15^\circ$ Grad, der Seitenrichtbereich $\pm 10^\circ$ Grad.

Da sich aufgrund des Rohrüberhangs der Pak 80 insbesondere während der Fahrt außerordentlich große Schwingkräfte bemerkbar machten, wurde eine innenliegende Rohrzurrrung eingebaut. Hierbei wurde ein hinten an der Unterlafette befindlicher Zurrhaken hochgeklappt und in das Bodenstück der Pak eingehakt. Beim Aufnehmen des Feuerkampfes konnte die Zurrung problemlos gelöst werden. Eine außenliegende Zurrung am Fahrzeugbug fand ebenfalls Verwendung.

Zum (direkten) Richten diente ein WZF 2/1 mit 10facher Vergrößerung und 7° Grad Blickfeld. Die Aufsatzwinkeleinstellung hatte einen Einstellbereich von 0 bis 4.000 Meter bei der PzGr 43 und 0 bis 8.000 Meter bei der SpGr L/5,0.

Innenaufbau des Jagdtigers mit den Verstauhalterungen für die zweiteilige Kanonenmunition an den Turmseiten und unter der Kanone. Links vorn der Richtschützensitz rechts der Platz des Kommandanten.

Mit der 28,3 kp schweren Panzergranate wurde bei einer V^0 von 920 m/sek ein Panzerdurchschlag von über 150 mm auf 1.000 m erzielt. Die 28 kp schwere Sprenggranate hatte eine V^0 von 750 m/sek und eine Schußweite von 12,2 Kilometern, die Sprengladung betrug 3,6 kp. Die Treibladungen wogen 15 bzw. 12,2 kp, die Treibladungshülse 11,6 kp.

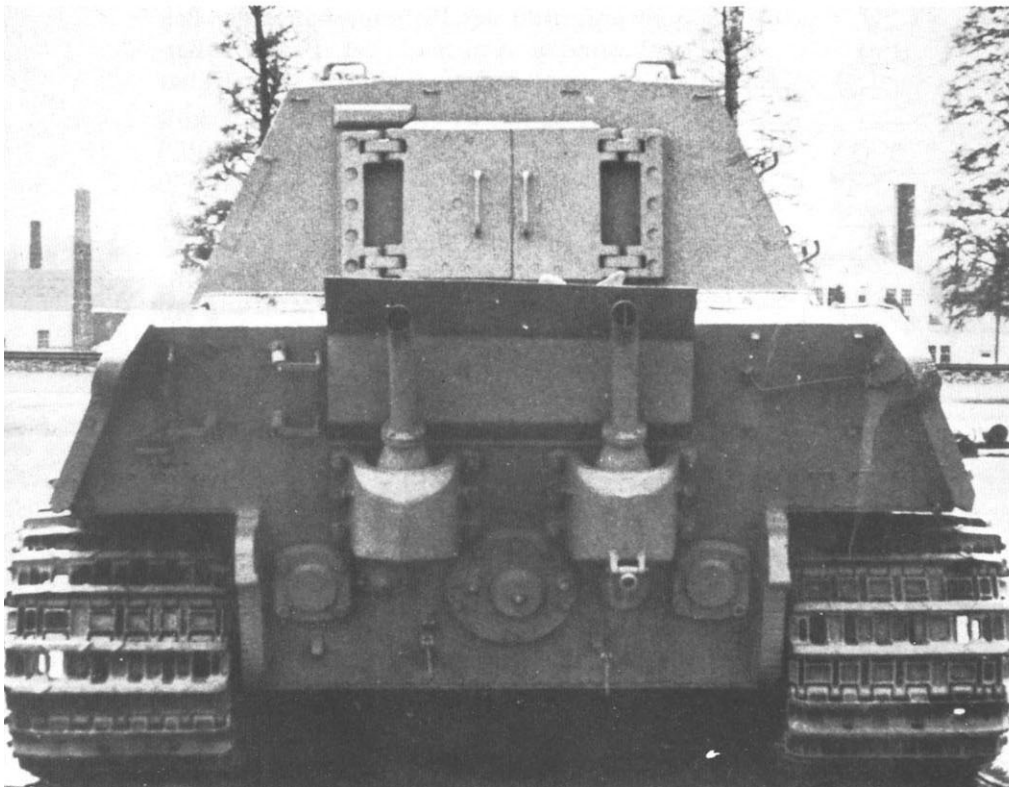
Die Kanonenmunition war auf dem Boden und an den Seitenwänden des Kampfraumes angebracht. Als Sekundärbewaffnung diente ein im Bug in einer Kugellafette eingebautes MG 34.

LAUFWERK

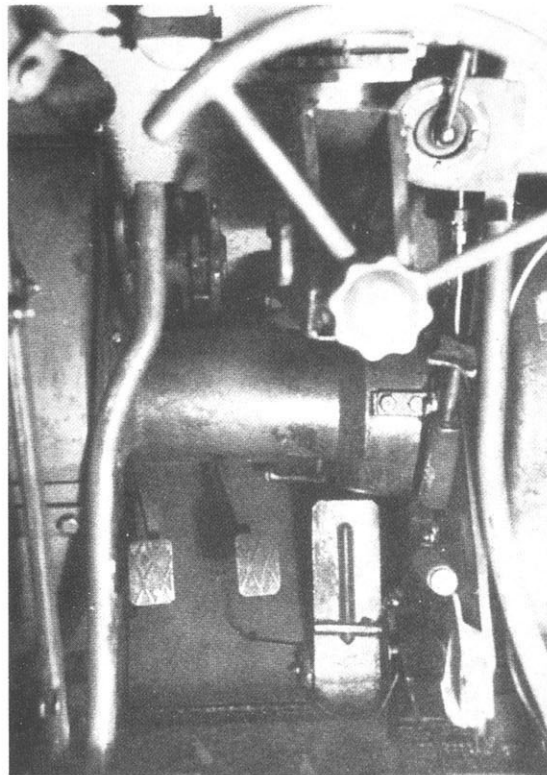
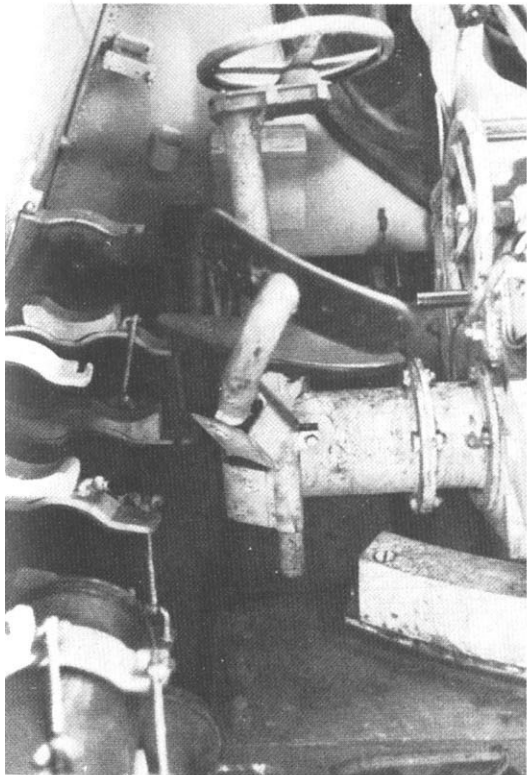
Das Laufwerk des Jagdtigers entsprach dem des Tiger II (querliegende Drehstäbe, Schachtellaufwerk) mit je neun Schwingarmstationen pro Seite. Durch die Wannerverlängerung war das hintenliegende Leitrad zurückversetzt worden, die Kettenauflagelänge erhöhte sich von 4,12 Meter auf 4,24 Meter. Trotzdem stieg der Bodendruck – bedingt durch das um 5,4 Tonnen angestiegene Gefechtsgewicht – von 1,02 auf 1,06 kp/cm², so daß, ähnlich wie auch beim Tiger I und II, der Geländegängigkeit enge Grenzen gesetzt wurden.

Zwei der Jagdtiger (Fgst 1 und 4) wurden mit dem Porschelaufwerk ausgerüstet, das beim Elefant bereits beschrieben wurde. Dabei wurden an beiden Seiten je vier Rollwagen (mit je zwei Laufrädern) montiert. Porsche veranschlagte gegenüber dem Henschellaufwerk eine um ca. ein Drittel kürzere Wannenbearbeitungszeit mit dementsprechend geringeren Kosten. Auch ergaben sich entscheidende Wartungsvorteile. Zu einer Serienfertigung kam es jedoch nicht, lediglich insgesamt zehn Tiger II-Fahrgestelle wurden mit dem Laufwerk ausgestattet.

Heckansicht des Jagdtigers. Kennzeichnend sind die zweiteilige Turmhecktür, die beiden Auspuffrohre und der große Überstand der breiten Gleisketten. Das Ableitblech über den Auspuffrohren wurde nachträglich angebracht, um zu verhindern, daß durch die Lüfter heiße Auspuffgase angesaugt werden.



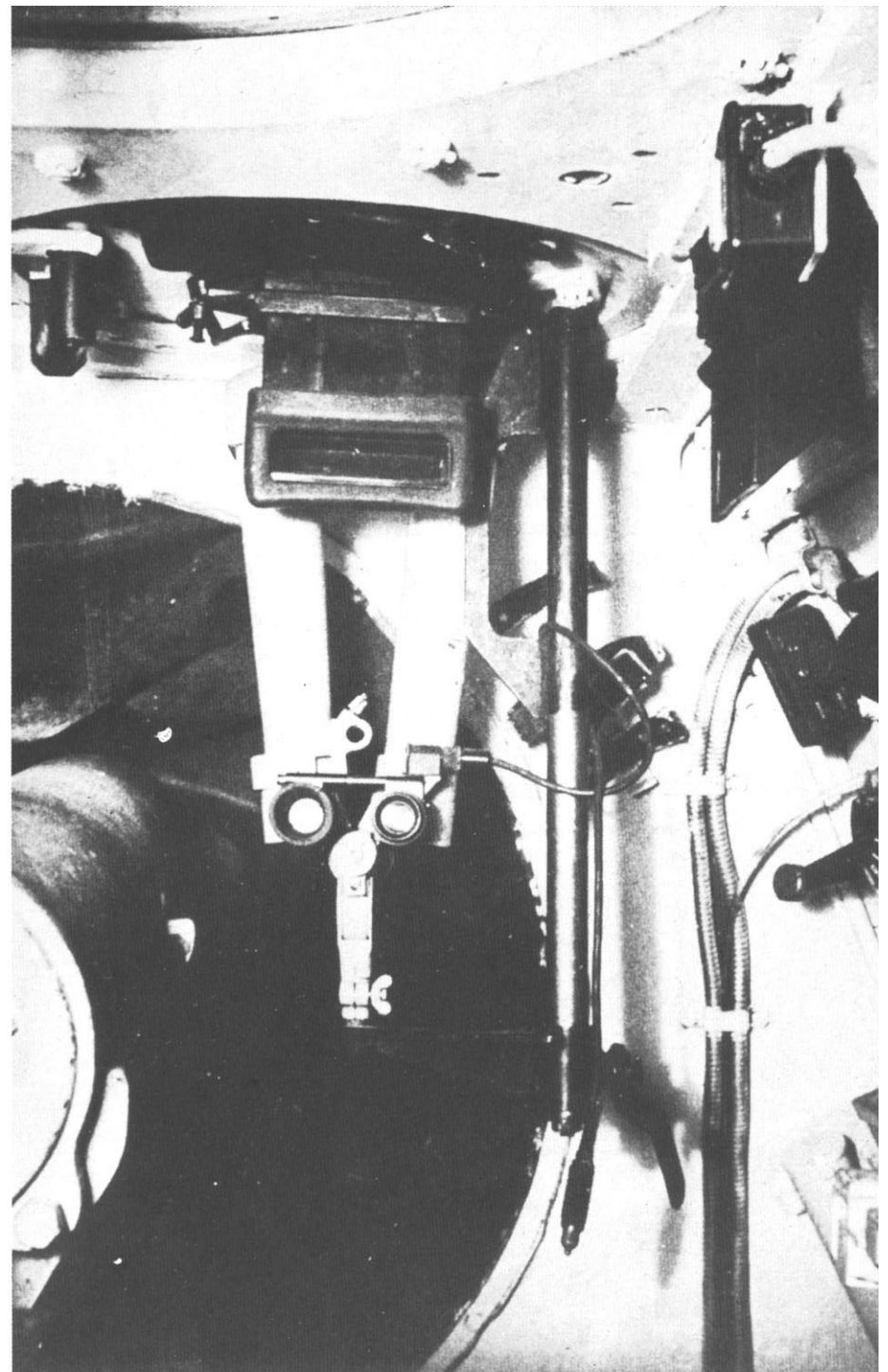
Betätigung des Schwungkraftanlassers mit der Handdrehkurbel. Darunter befindet sich in der Halterung querliegend der Laufrollenheber.



Oben: Richtschützensitz mit dem (waagerechten) Seitenrichtrad und dem rechts befindlichen Höhenrichtrad

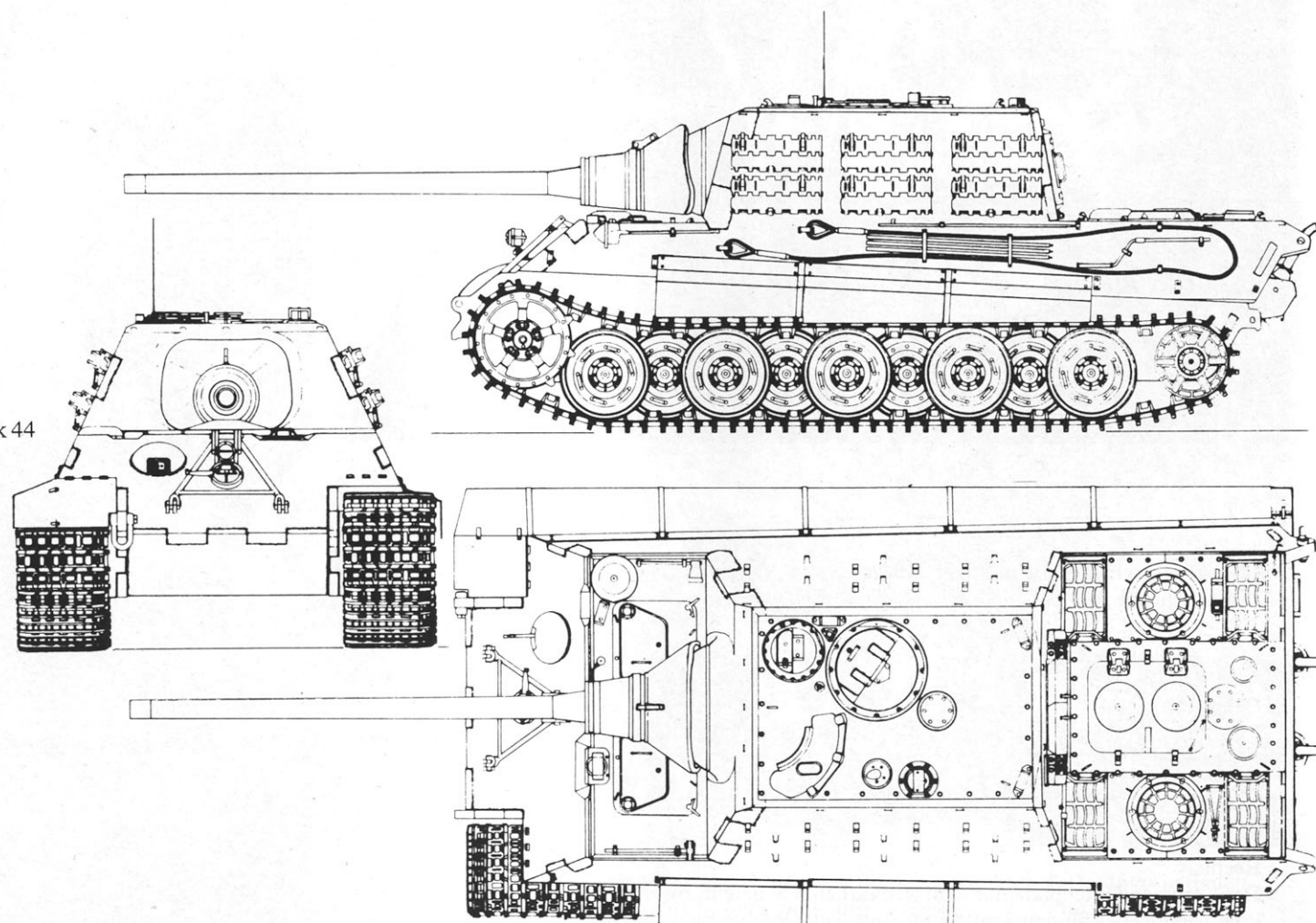
Oben rechts:
Der Blick vom Fahrersitz aus zeigt das Viertelkreislenkrad und die beiden Handhebel der Feststellbremse

Rechts:
Der Kommandantenplatz mit dem ausfahrbaren Scherenfernrohr. Rechts ist ein Fahrtrichtungskommandogebner für den Kraftfahrer eingebaut (Rechts/links für vorwärts und rückwärts)



Technische Daten

Angaben	Jagdtiger
Gefechtsgewicht (t)	75,2
Länge (mm)	10 654
Breite (mm)	3625
Höhe (mm)	2945
PS	700
Kraftstoffvorrat (l)	860
Fahrbereich (Straße/Gel.)	110/80
Höchstgeschwindigkeit	41,5
Spurweite (mm)	2790
Laufrollengröße (mm)	800
Kettenauflagelänge (mm)	4240
Kettenbreite (mm)	800
Kettenglieder	95
Bodenfreiheit (mm)	460
Bodendruck (kp/cm ²)	1,06
Besatzung	6
Steigt (°)	35
Klettert (mm)	880
Überschreitet (mm)	2500
Bewaffnung	12,8 cm Pak 44
Kaliberlänge	L/55
Vorrat	40
MG	1 MG 34
Vorrat	1500



Dreiseitenansicht des Jagdtigers
(Henschellaufwerk).



Einsatzfotos des Jagdtigers aus dem Elsaß mit der PzJgAbt 653. Rechts oben einer der seltenen Jagdtiger mit dem Porsche-Laufwerk, wie er sich an einer Böschung in der Nähe von Morsbronn im März 1945 festgefahren hatte. Die übrigen Aufnahmen zeigen ein Fahrzeug bei Rimling, das am 28. 2. 1945 von einem Jagdpanzer M 36 des 776. (US) Tank Destroyer Battalion bewegungsunfähig geschossen wurde und anschließend offensichtlich durch die Besatzung gesprengt worden ist.





EINSATZGESCHICHTE

Der Jagdtiger kam im wesentlichen in zwei schweren Jagdpanzer-Abteilungen zum Einsatz, 512 und 653.

Die sPzJgAbt 512 wurde am 11. 2. 45 in Paderborn (z. T. aus den Resten der PzJgAbt 424) aufgestellt (Kdr Hauptmann Scherf). Am 10. 3. erfolgte der Einsatz der 1. Kp (Oberleutnant Ernst) gegen den Brückenkopf von Remagen. Die Kompanie hatte dann nur noch etwa die Hälfte ihres Bestandes (sechs Jagdtiger) und wich in den Raum Siegen aus. Anschließend verlegte sie über Lüdenscheid - Hagen in den Raum Ergste und erhielt dort den Befehl, entlang der R 233 vorstoßend Unna zu entsetzen.

Die währenddessen per Bahntransport in den Raum Siegburg verlegte 2. Kp (Olt Carius) wurde verzettelt beim LIII. PzKorps eingesetzt. Nach zwei Ausfällen wich sie entlang der Sieg aus, zwei weitere Jagdtiger gingen durch Jabos verloren. Bei Kämpfen bei Siegen und Weidenau gingen zwei weitere Jagdpanzer ohne Feindeinwirkung verloren. Am 11. 4. 45 erfolgte zum ersten (und einzigen) Mal der geschlossene Einsatz der Abteilung im Rahmen der Verteidigung von Unna. Der Ruhrkessel war mittlerweile geschlossen, zu einem schwerpunktartigen Einsatz dieser mit hoher Feuerkraft ausgestatteten Panzerabwehrwaffe war es nicht gekommen.

Oben:

Die Jagdtiger wurden durch Abholkommandos der Truppe direkt vom Werk in Empfang genommen. Das Foto zeigt einen Panzer der PzJgAbt 512 beim Durchfahren von St. Valentin.

In einem Verfügungsraum außerhalb St. Valentin wurden die Jagdtiger aufmunitioniert und zum Eisenbahntransport nach Paderborn vorbereitet. Die scherzhafte Kreideaufschrift "Sunny Boy" stammt von der Besatzung.



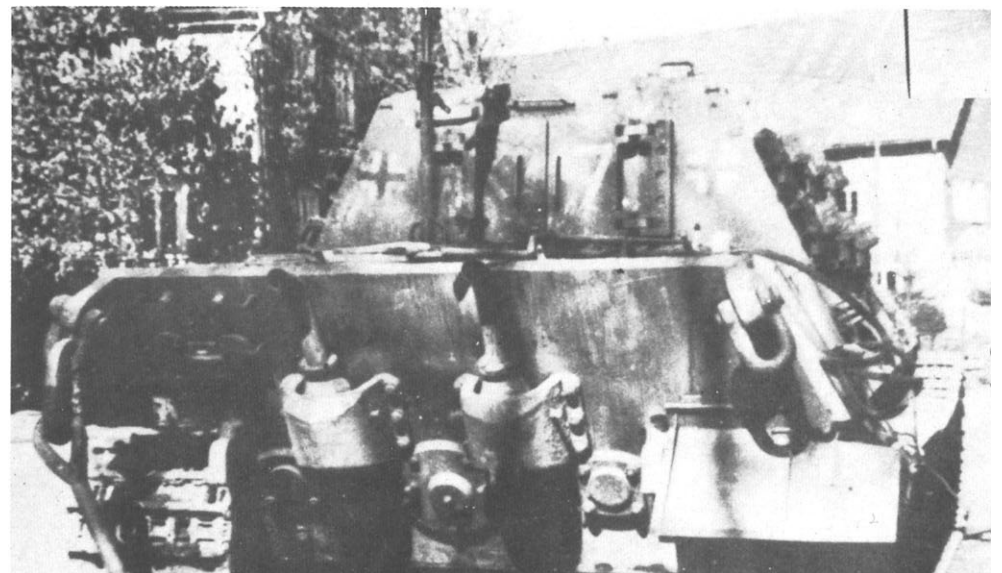
Ein liegengebliebener Jagdtiger der 2. Kompanie PzJgAbt 512 in Obernetphen bei Siegen. Die "1. C"-Kennzeichnung (1st Class) deutet darauf hin, daß die Amerikaner diesen Panzer als bedeutendes Beutematerial 1. Klasse eingestuft haben.

Nahaufnahme des hinteren Jagdtigers, der Betriebsstoffmangel hatte. Das Fahrzeug hat eine ganze Serie z. T. schwerer Treffer "verdaut"; auf der Bugplatte sind zwei Abpraller zu sehen, ein Treffer hat ein Stück aus der Kanonenblende herausgerissen. Nach Wiederauftanken wurde das Fahrzeug durch US-Soldaten zur Beutesammelstelle gebracht, es befindet sich heute im Panzermuseum Aberdeen.



Oben: Zwei zurückgelassene Jagdtiger der 1. Kompanie PzJgAbt 512 bei Neustadt/Wied. Der Panzer im Vordergrund hatte offensichtlich Probleme am Kühlsystem und konnte nicht mehr beweglich gemacht werden. Beide Fahrzeuge sind von den Besatzungen nicht vernichtet worden.

Die Rückseite dieses Panzers zeigt die Ausfallursache. Beim Abschleppen eines anderen Fahrzeuges kam es zu einem Seitenvorgelegeschaden; links am Heck ist noch das Abschleppseil angebracht.





Bildserie der letzten drei Jagdtiger der 1. Kompanie PzJgAbt 512 bei ihrer letzten Fahrt zum Rathausplatz in Iserlohn (Ruhrkessel). Die Überreste der Kompanie legten ihre Waffen nieder, luden ihre persönliche Ausrüstung ab und traten ein letztes Mal vor ihren Panzern an. Mit Meldung an einen amerikanischen Stabsoffizier durch den Kompanieführer Olt Ernst kapitulierte die Kompanie.



Am 15. 4. löste sich die 2. Kp (noch 7 Jagdtiger) in Littmarthe bei Iserlohn auf. Die 1. Kp war wesentlich häufiger im Einsatz und schoß südlich Unna noch 16 Feindpanzer ab, bevor sie in Iserlohn kapitulierte.

Neun Jagdtiger der Abteilung waren samt Abholkommando in Österreich verblieben und wurden durch die 6. SS-Panzerarmee eingesetzt. Noch am 9. 5. 45 (!) nachmittags wurden mehrere sowjetische KW 85 vernichtet, bevor die letzten beiden Jagdtiger aufgegeben wurden und die Besatzungen sich zu den amerikanischen Truppen durchschlugen.

Die sPzJgAbt 653 (letzter Kdr. Major Fromme) war im Dezember 1944 mit neun Jagdtigern bei der 5. Panzer-Armee im Westen an der Operation Nordwind teil.

Anschließend erfolgte eine Wiederauffrischung der Abteilung und ihr sporadischer Einsatz in Süddeutschland gegen amerikanische Truppen im Raum Schwenningen-Chiemsee. Im Grenzbereich zur Ostmark wurden die letzten Jagdtiger gesprengt.

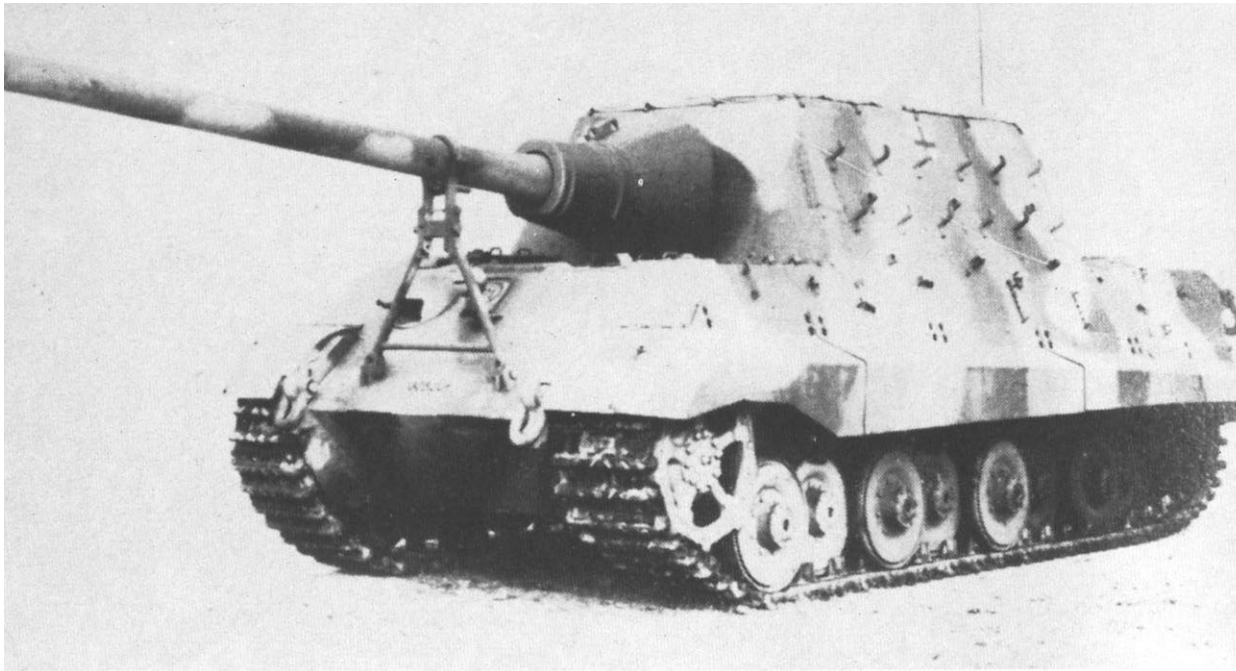
Einzelne Jagdtiger kamen noch kurz vor Kriegsende im Harz zum Einsatz.



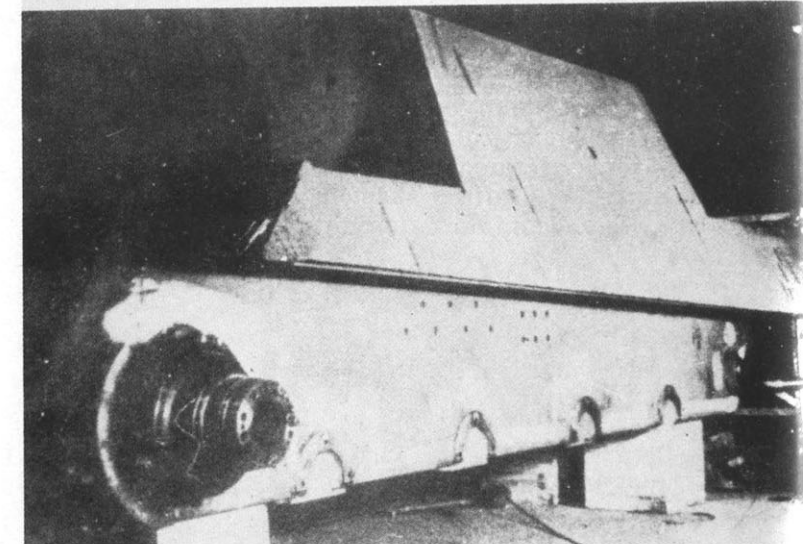
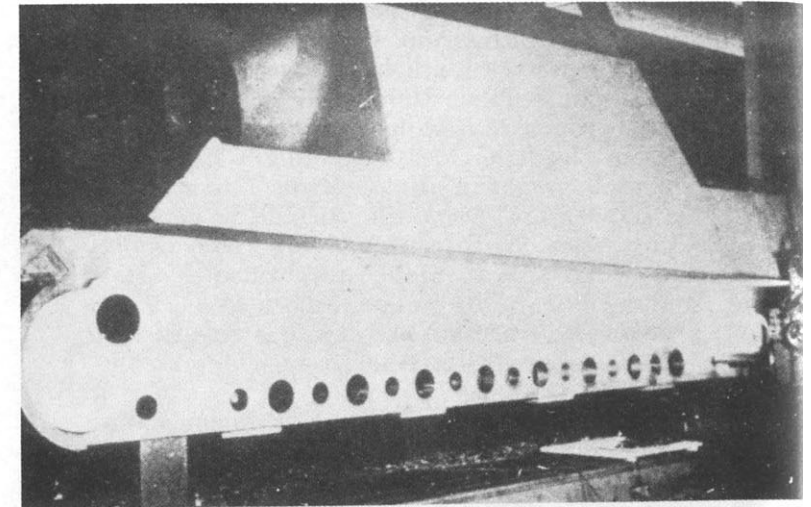
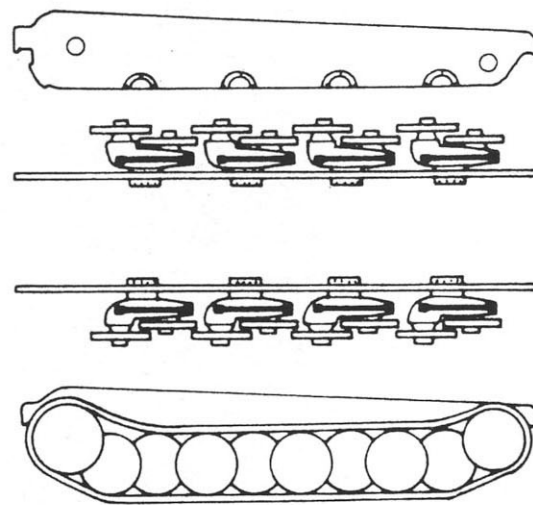
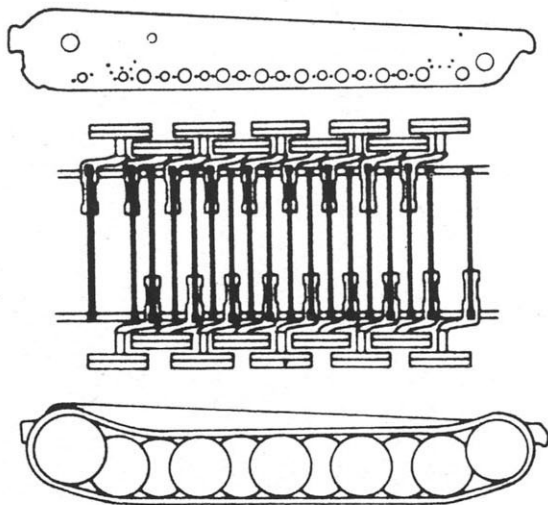
Oben: Mehrere Jagdtiger kamen noch vereinzelt im Harz zum Einsatz. Dieser wurde bei St. Andreasberg am 16. 4. 45 durch Jagdbomber vernichtet.

Die weitaus größte Zahl der Jagdtiger fiel aufgrund technischer Defekte oder wegen Treibstoffmangels aus. Die Besatzungen sprengten diese durch je eine Ladung im Kampf- und im Motorraum. Der Druck der mitdetonierenden Munition riß die tonnenschweren Seitenwände ab, hob das Dach ab und drückte bisweilen die Kanone nach vorn hinaus.





Oben: Zehn Wannen wurden mit dem Porschelaufwerk ausgestattet mit je vier Federstab-Rollenwagen auf jeder Seite.

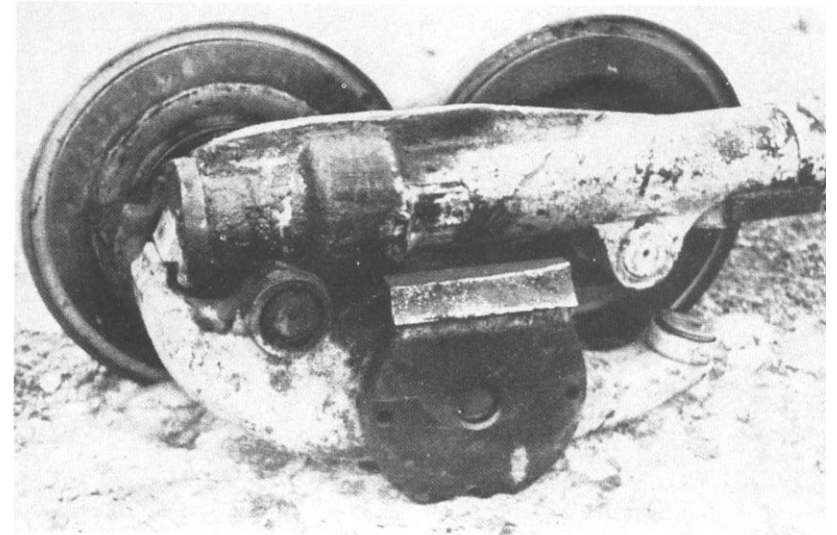


Diese beiden Abbildungen zeigen den prinzipiellen Unterschied der beiden Laufwerkversionen. Vom Porschelaufwerk versprach man sich erheblich kürzere Wannenbearbeitungszeiten.

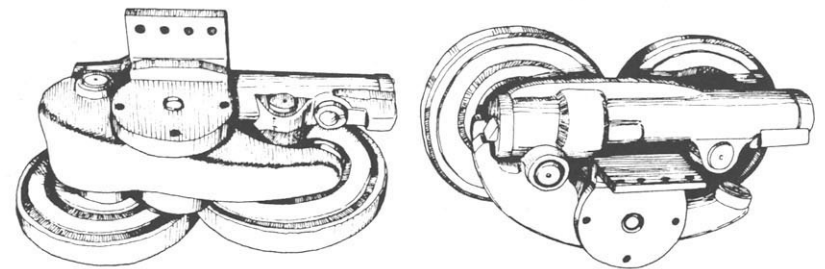


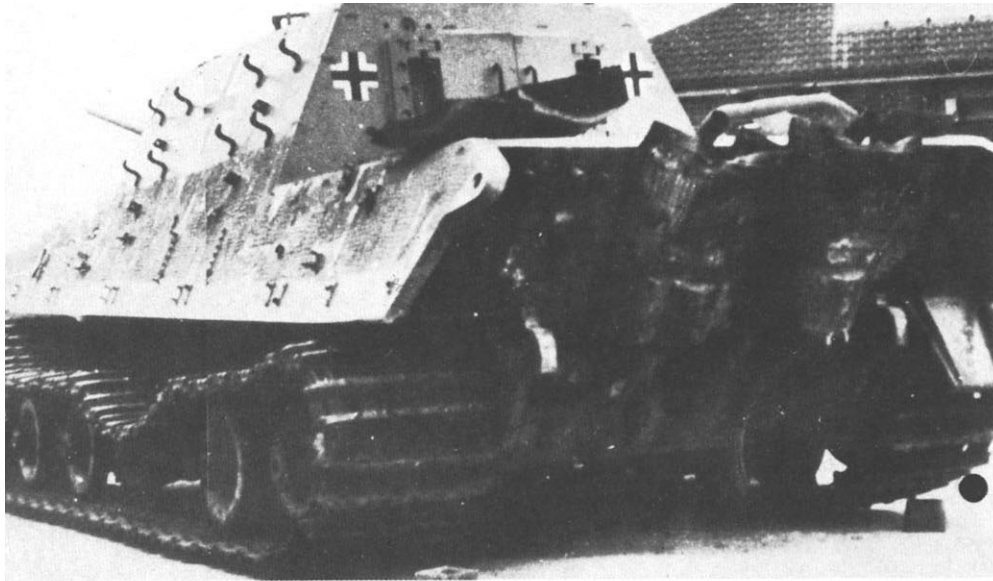
Links:

Diese beiden Aufnahmen zeigen einen Porsche-Jagdtiger bei Fahrversuchen in der Senne.

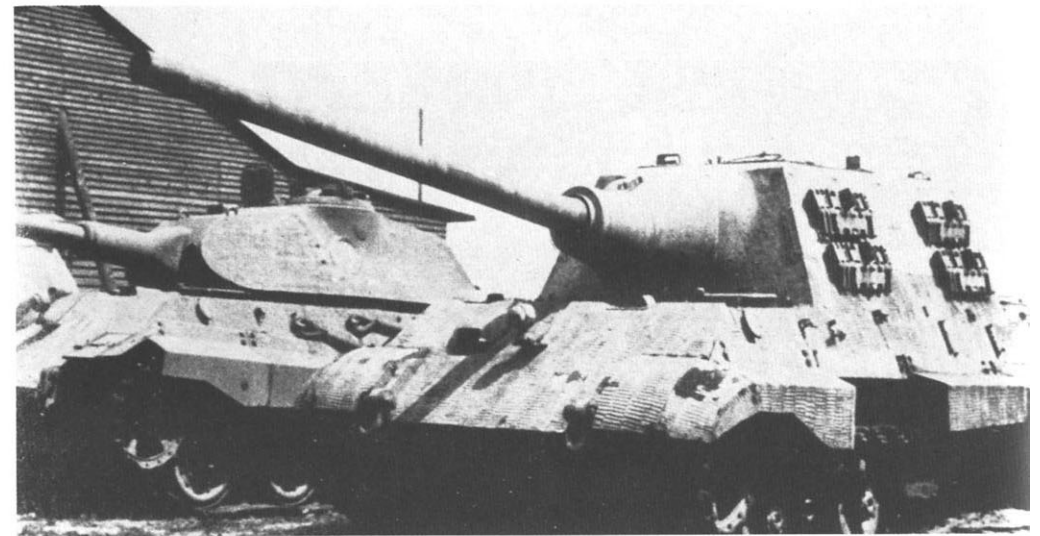


Während dieser Fahrversuche brach der Befestigungsflansch des 3. Rollenwagens auf der linken Seite. Im Zylinder oberhalb der Bruchstelle befindet sich der Drehstab, an dessen Gehäuse (rechts) ein Laufrad befestigt ist. Darunter ist der Primärarm mit dem anderen Laufrad, der gegen den Drehstab wirkt. Die Skizzen darunter zeigen den Rollenwagen von vorn und von rückwärts.





Oben:
Heckansicht eines mit Porschelaufwerk ausgerüsteten Jagdtigers, der infolge eines Laufwerkschadens liegenblieb. Am Heck sind zahlreiche Einschläge von Maschinenwaffen zu sehen.



Oben:
Dieses Foto zeigt einen Porsche-Jagdtiger neben einem PzKpfw Tiger II mit Porscheturm. Im Vergleich dieser beiden Kolosse fällt der sehr hohe Aufbau des Jagdtigers auf.



Rechts:
Der bei den Fahrversuchen ausgefallene Porsche-Jagdtiger, wie er in Sennelager den Briten in die Hände fiel. Rechts neben ihm steht – teilweise sichtbar – ein VK 3001 (H).

38-cm-Sturmmörser „Tiger“

ENTWICKLUNG

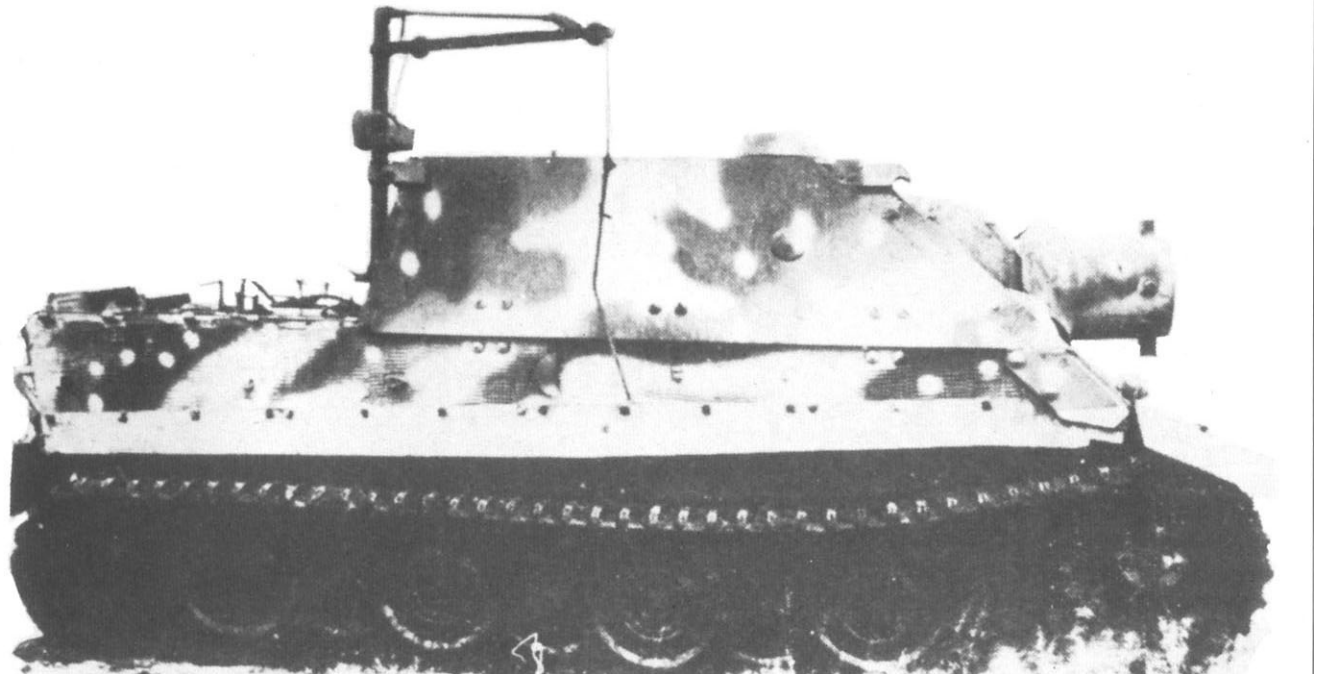
Nachdem bereits mehrere Projekte für die Beweglichmachung schwerer Steilfeuerwaffen auf eingeführten Panzerfahrzeugen gescheitert waren, wurde Hitler am 5. 8. 1943 vorgeschlagen, einen Sturmmörser einzuführen, unter Verwendung des von Rheinmetall-Borsig für die Marine entwickelten 38 cm RTg (Raketen-Tauchgranate) Werfers. Dieser war für die landgestützte U-Boot-Bekämpfung vorgesehen und sollte aus geeigneten Küstenstellungen bis zu einer Schußweite von ca. 3.000 Metern eingesetzt werden.

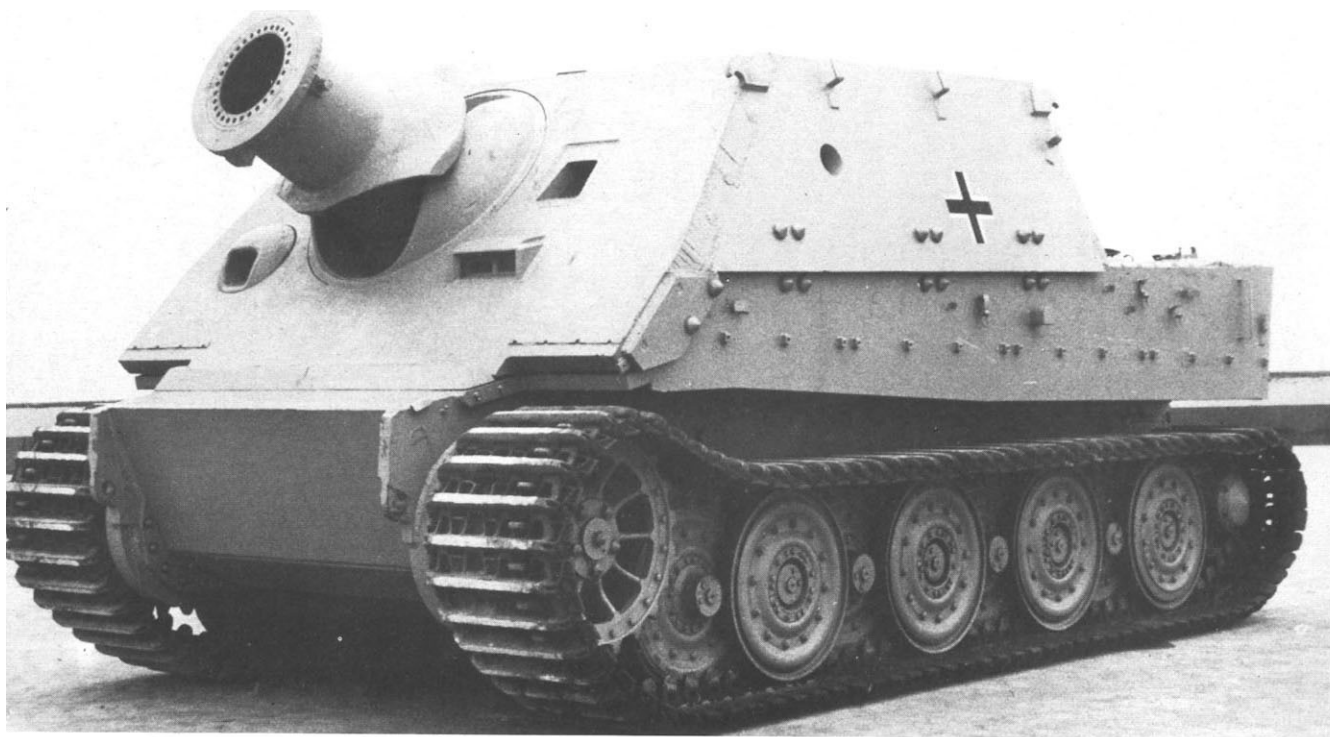
Um die Rückstoßkräfte von bis zu 40 Tonnen aufnehmen zu können, war ein entsprechendes Fahrgestell erforderlich, was nur in Gestalt des Tiger I verfügbar war. Auf Vorschlag Guderians wurde zunächst nur ein Prototyp bei ALKETT, Spandau, hergestellt. Die Panzerung stellten die Brandenburgischen Eisenwerke, Kirchmöser. Der Marinewerfer wurde zwischenzeitlich durch Rheinmetall-Borsig, Werk Sömmerda, auf Heeresbedürfnisse modifiziert.

Der erste Prototyp wurde Hitler am 20. Oktober 1943 auf dem Truppenübungsplatz Arys, Ostpreußen, vorgeführt. Schwierigkeiten ergaben sich zunächst hinsichtlich der Verfügbarkeit einer ausreichenden Zahl von Fahrgestellen, da die Fertigung des Panzerkampfwagens Tiger I ohnehin zahlenmäßig weit unter den Planungen lag. Noch Anfang Mai 1944 war der Sturmmörser 38 cm von der endgültigen Streichung bedroht. Hitler befahl schließlich, daß dieses Projekt nicht in die laufende Neuproduktion eingreifen dürfte und für die Ausrüstung von zunächst zwölf (auch „Sturmtiger“ genannten Fahrzeugen) lediglich nur solche Wannen zu verwenden seien, die zur Hauptinstandsetzung von der Front in die Heimat zurückgeliefert wurden.



Front- und Seitenansicht eines der ersten Serienfahrzeuge während des Erschießens der Schußtafelwerte.
(Der "Geheim"-Aufdruck befindet sich auf dem Fotoabzug)





Zweiseitenansicht des Jagdtigers, der sich heute in Koblenz in der Wehrtechnischen Studiensammlung befindet. Der Stahlring an der Werfermündung wurde später angebracht als Gegengewicht zum Bodenstein im Fahrzeug, um das Höhenrichten zu erleichtern.

Nachdem bis Ende September 1944 dreizehn Sturmpanzer fertiggestellt worden waren, wurde am 23. September 1944 durch Hitler befohlen, daß fünf weitere Fahrzeuge fertigzustellen seien. Dies erfolgte bis Ende Dezember. Am 5. Januar 1945 legte Hitler zwar fest, daß der Panzermörser weiterzubauen sei, dazu kam es infolge der Fertigungsschwierigkeiten jedoch nicht mehr.

UMBAU

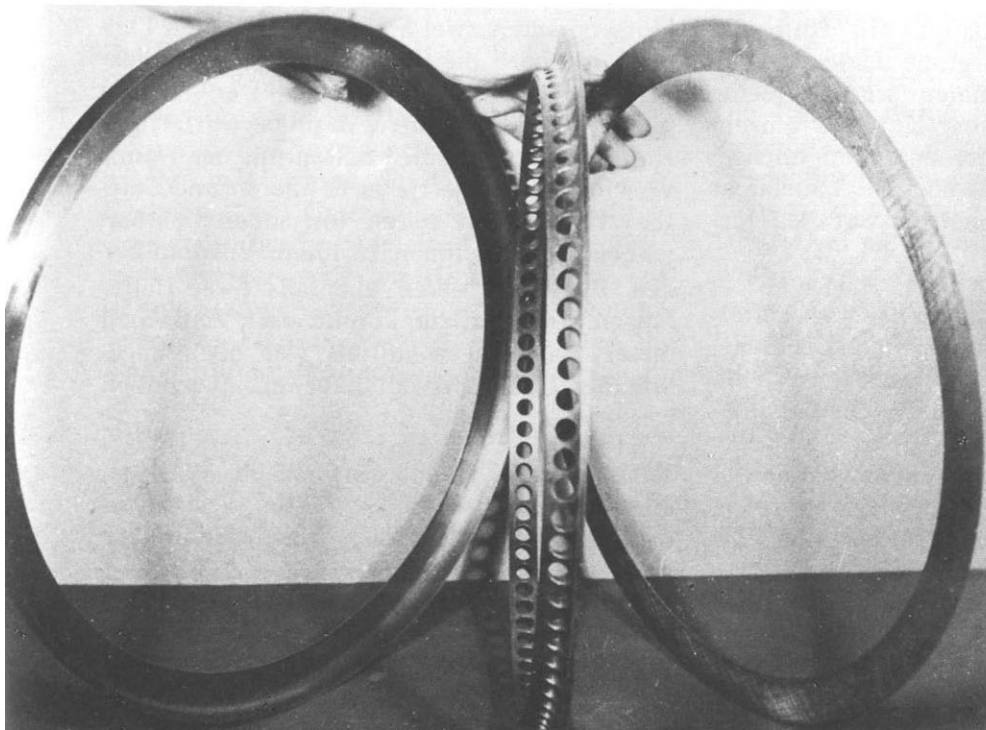
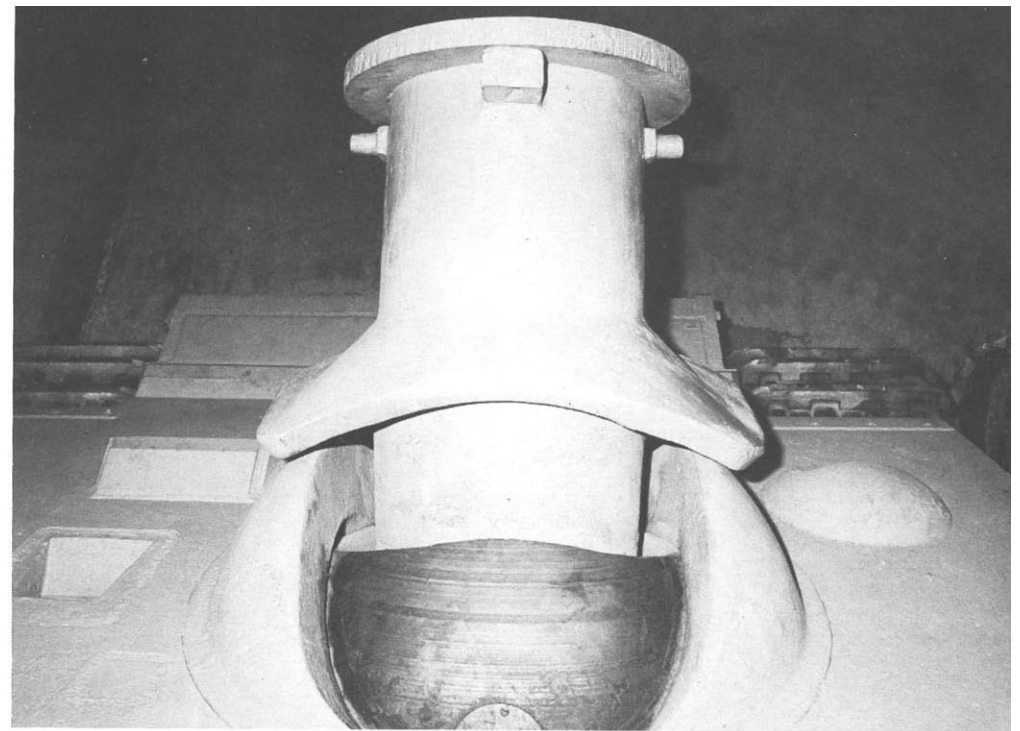
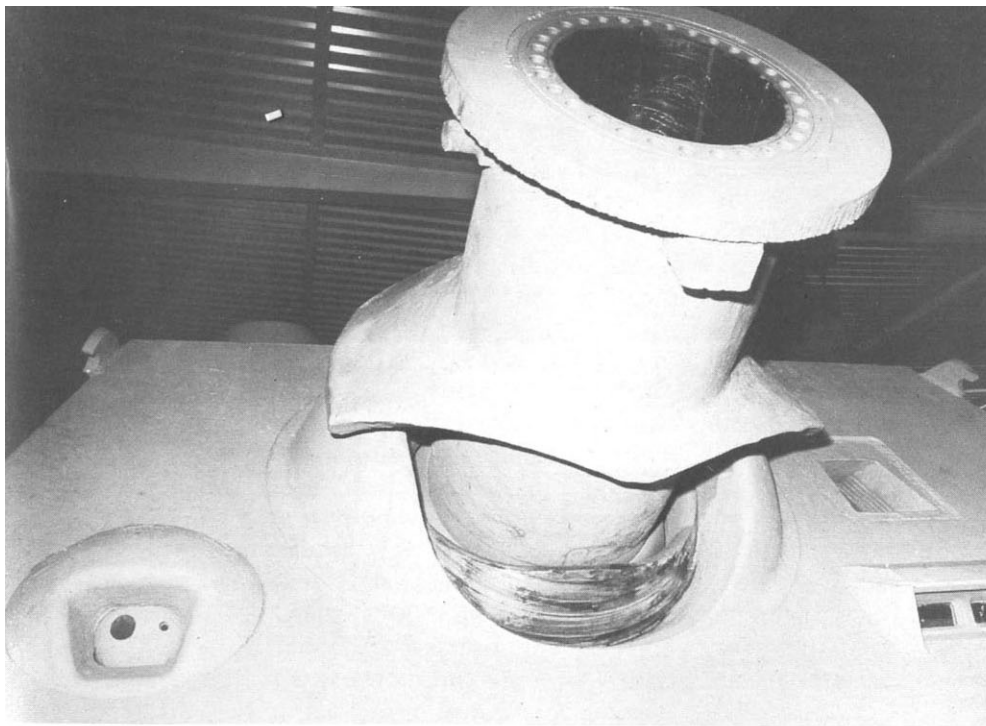
Die für den Umbau angelieferten Reparaturfahrgerüste wurden – anders als beim Prototyp – sämtlich mit gummigefederten Stahllaufrollern versehen, um das mehr als 8 Tonnen schwere Fahrzeuggewicht besser aufnehmen zu können.

Der Kampfraum wurde durch einen festen, kastenförmigen Panzeraufbau von vorn 150 mm und an den Seiten 80 mm Dicke gebildet; die Dachpanzerung betrug 40 bis 25 mm.

Trotz des großen Aufbaus ergab sich dennoch nur ein begrenzter Stauraum für die 1,49 Meter langen, einteiligen 38 cm-Granaten. An den beiden Innenlängsseiten konnten lediglich je sechs (drei paarweise übereinander) verstaut werden.

Um die 330 kp schweren Granaten aus den Halterungen entnehmen zu können, wurde an Laufschienen am Dach eine Laufkatze befestigt. Zum Ansetzen der Granate diente eine rollenbestückte Ladeschale. Im Rohr und auf dieser Munitionszuführung konnten bei Bedarf noch je eine weitere Granate transportiert werden, so daß maximal 14 zur Verfügung standen. Zum Aufmunitionieren wurde ein rechts hinten außen angebrachter, schwenkbarer Ladekran benutzt.



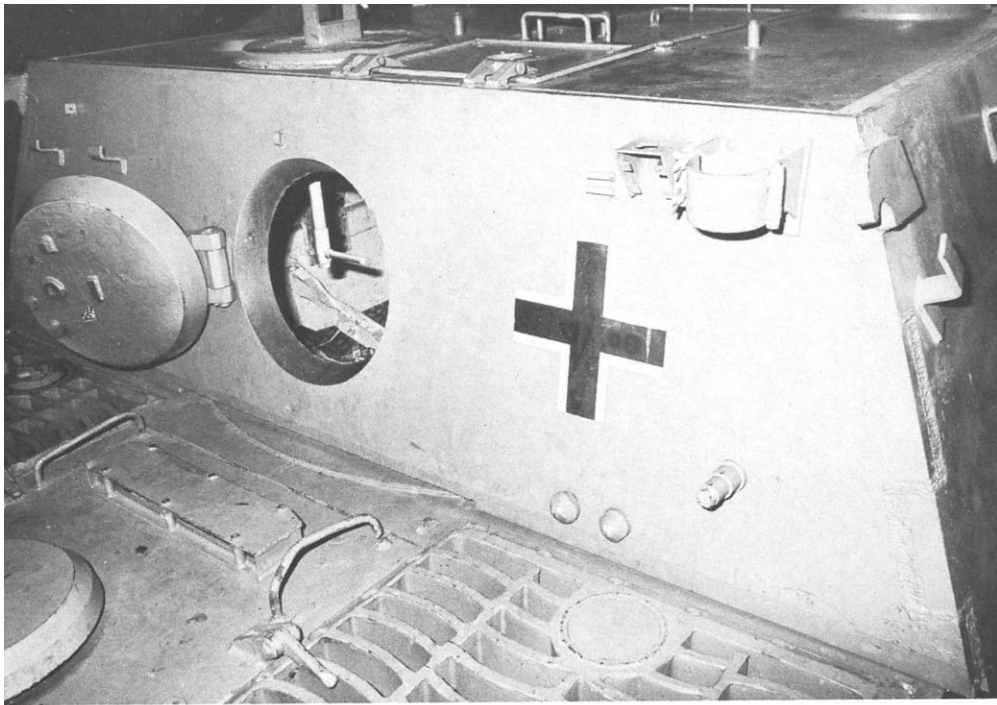


Oben:

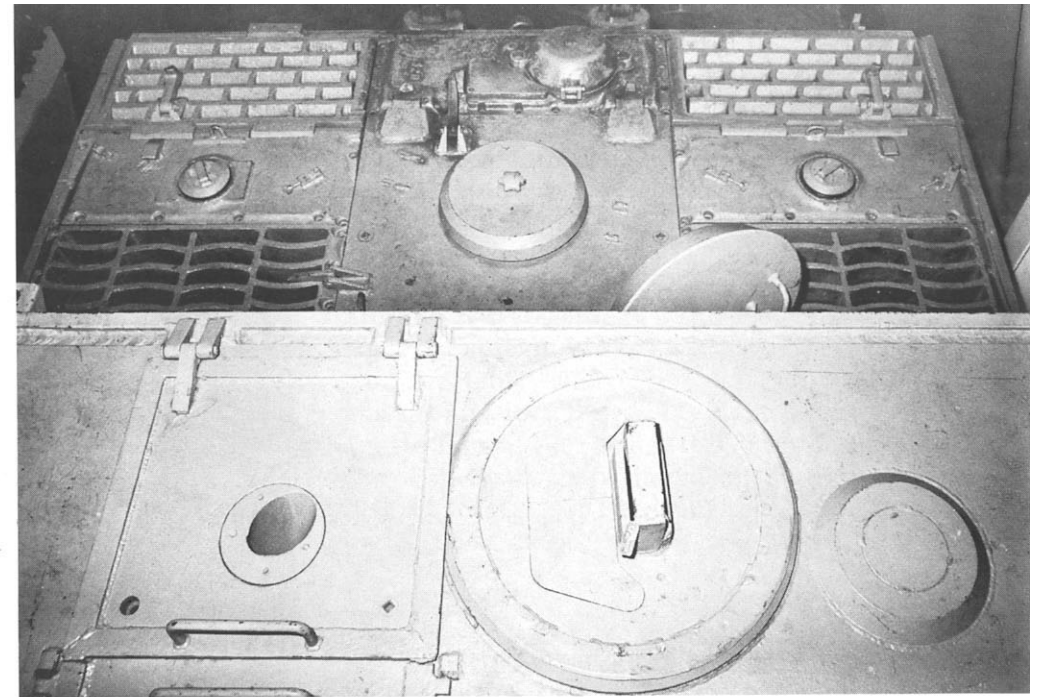
Zwei Ansichten des Werferrohres. Gut sichtbar sind die ringförmig angebrachten Gasdrucköffnungen und die aus einem Gußstück gefertigte Rohrhülle mit dem Blendenschild. Links vorn die beiden Sichtöffnungen für den Fahrer und darüber die schartenartige Öffnung des Zielfernrohrs. Rechts die Kugelblende für das Bug-Maschinengewehr. Durch die kleinere der beiden Öffnungen wurde das MG gerichtet.

Links:

Detailaufnahme von den hinteren Innenrohrleistungssegmenten mit den hinteren Gasdrucköffnungen.



Oben:
Heckansicht des Aufbaus. Erkennbar ist die Halterung des (fehlenden) Ladekrans sowie die kreisförmige Ausstiegluke.



Oben rechts:
Aufnahme vom Turmdach auf das Fahrzeugheck. Im Vordergrund sieht man die nach rückwärts zu klappende kleine Ladeluke mit der Nebelkerzenwerferöffnung. Daneben ist ein schwenkbarer Winkelspiegel. Durch die Klappe davor wurde das Scherenfernrohr nach oben ausgefahren, mit Hilfe dessen die Zielentfernung ermittelt wurde.

Zuvor wurde die kleine Ladeluke im Dach nach rückwärts aufgeklappt. Mit Hilfe des Krans wurde dann die große Ladeluke beiseitegehoben. Die Granaten wurden rechts neben dem Fahrzeug abgesetzt und einzeln mittels eines Haltebandes am Kran hochgehoben. Der Kran wurde über die Ladebucht geschwenkt und die Granate bis auf die Ladeschale hinabgelassen.

Außer den beiden Ladeluken war auf dem Dach des Aufbaus vorn rechts eine Lüfteröffnung und links hinten eine Dachlücke. In der kleinen Ladeluke war zur Nahverteidigung ein von innen zu bedienender Ladungswerfer angebracht.

Im vorderen Teil der beiden Seitenwände war je eine von innen zu öffnende Nahkampfblennde eingelassen. Am Heck befand sich eine nach außen zu schwenkende Ausstieglücke.

Die um 45 Grad geneigte Frontplatte hatte in der Mitte die kugelförmige Blende der Hauptwaffe. Rechts davon befand sich die Kugel-

blende mit einem MG 34. Links des 38 cm-Mörser waren zwei Sichtblöcke für den Fahrer, darüber die schartenartige Ausblicköffnung der Zieleinrichtung. Der Aufbau wurde von innen mit je drei überwurfartigen Halterungen an beiden Seiten mit der Wanne verschraubt. Diese (je zwei oberen und unteren) Haltebolzen waren von außen sichtbar, jedoch nur von innen zu lösen. Vorn an beiden Bugseiten waren ebenfalls zwei Haltebolzen. Der Aufbau konnte nach Entfernen dieser Halterungen mittels vier oben angebrachter Heißösen vom Fahrwerk abgehoben werden.

Fahrwerk und Wanne entsprachen denen der Abschlusausführung des Tigers I Ausf. E und brauchen hier nicht näher beschrieben werden.

Die Beweglichkeit des Sturmtigers verschlechterte sich gewichtsbedingt gegenüber dem Panzerkampfwagen Tiger I gravierend.

38-cm-Raketenwerfer RW 61

Der für den Heeresbedarf umkonstruierte Raketenwerfer verschob entweder eine Sprenggranate (4581) oder eine Hohlladungsgranate (4592) bis zu einer Schußweite von 5.700 m. Über den Verschub der gegen stahlbeton-armierten Befestigungen vorgesehenen Hohlladungsgranate im Kriegseinsatz ist nichts bekannt, so daß davon ausgegangen werden kann, daß wohl ausschließlich die Sprenggranate in Verwendung war.

Das Sprenggeschoss war 890 mm lang und bestand aus zwei Teilen, einer nahtlos längsgeschweißten Hülle (500 mm lang) und der ballistischen Haube. Es war mit einem Spannringsgewindelos mit der Brennkammer (470 mm Länge) verbunden. Das Sprengstoffgewicht (TNT) betrug 135 kp. Vorn in der Granate eingeschraubt war der mechanisch ansprechende Aufschlagzünder.

Die Brennkammer war mit ca. 40 kp Diglycol-Pulver in Stangenform befüllt. Diese Ladung wurde von vorn mit Hilfe von grobkörnigem Schwarzpulver angefeuert. Der Abfeuerzünder wurde am Unterteil der Granate eingesetzt. Nachdem die Granate auf die Munitionsladeschale (bei geöffnetem Verschluß) aufgesetzt wurde, wurde am Hinterteil eine Vorrichtung zum Einschieben in das Geschößlager des Werfers arretiert. Zuvor war das Werferrohr in die Ladeposition (0 Grad) abzusenken.

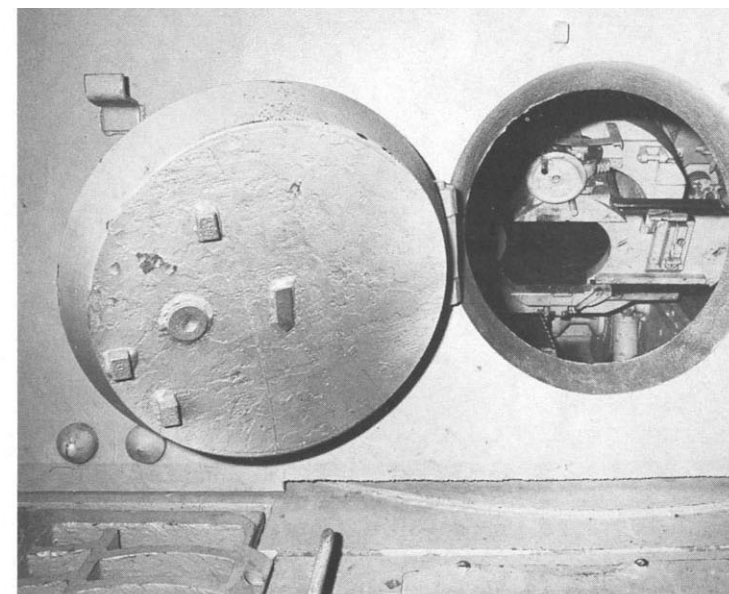
Mit Hilfe der zu zwei Haltegriffen verlängerten Einschubvorrichtung schob die Besatzung (außer dem Fahrer vier Soldaten) die Granate so weit in das Rohr, bis der vorderste Führungsrings an der nach hinten zum besseren Einfädeln etwas erweiterten Drallführung (neun Züge) anlag. Dann schnappte ein federnd gelagerter Bolzen ein, der ein Zurückgleiten der Granate verhinderte.

Anschließend wurde in einer Buchse im Verschlußkeil die Zündpatrone eingelegt. Mit einer unten am Verschluß angebrachten Handkurbel wurde ein in eine Zahnstange eingreifendes Ritzel betätigt, das den waagerechten Verschlußkeil nach links schloß.

Danach wurde der RW eingerichtet. Die Höhenrichtkurbel befand sich links neben dem Bodenstück, der Höhenrichtbereich betrug 0 bis 85 Grad. In der Seite wurde zunächst das gesamte Fahrzeug gerichtet, danach erfolgte das Feinrichten mittels der Seitenrichtkurbel, die sich über der Rohröffnung befand. Der Seitenrichtbereich betrug ± 10 Grad. Bei Bedarf konnte der Kommandant die Zielentfernung mit einem extern zu benutzenden optischen Mischbildentfernungsmesser ermitteln. Dieser aufwendige Richt- und Ladevorgang konnte auch durch eine eingespielte Besatzung kaum unter zehn Minuten bewerkstelligt werden.

Der Abschub erfolgte mit Hilfe einer Zündpatrone, deren Brennstrahl den Abfeuerzünder befeuerte.

Die Rakete verließ mit einer Geschwindigkeit von ca. 300 m/sek den Mörser. Die an der Geschößrückseite aus den 32 Brennkammerdüsen austretenden Gase entwickelten einen Druck von ca. 30 kp/cm². Um den von der Waffe aufzunehmenden Rückstoß entscheidend zu verringern und den ohnehin begrenzten Kampfraum nicht zusätzlich durch einen Rohrrücklauf einzuengen, wurde eine sinnvolle Lösung gefunden. Das Mörserrohr bestand aus einem (inneren) Seelenrohr und einem außenliegenden Rohrmantel. Seelenrohr und Mantel wurden hinten durch Halte-segmente und an der Rohrmündung durch zwei Halbringe auf gleichen Abstand gehalten. In diesen Ringsegmenten waren Bohrungen eingelassen, in der oberen 15, in der unteren Hälfte 16. Der Zwischenraum zwischen Innen- und Außenrohr bildete einen

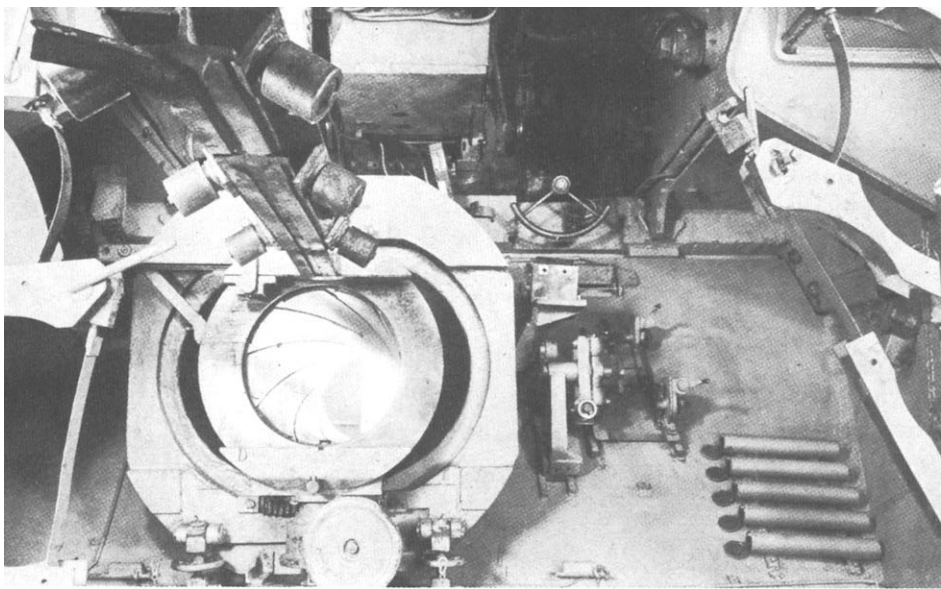


Blick durch die Heckausstiegs Luke in das Innere auf das geöffnete Bodenstück.

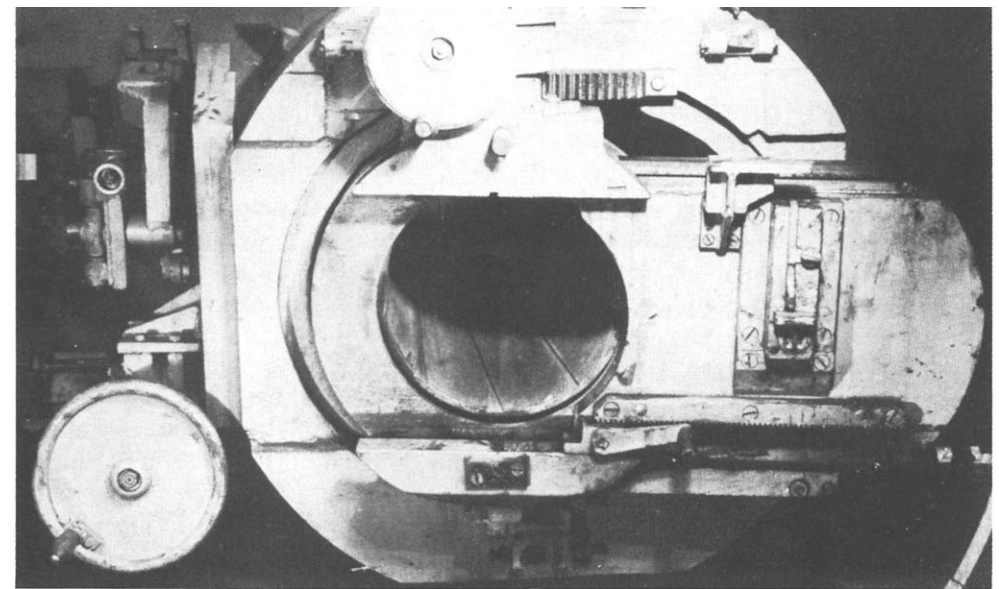
Auf der Motorraumabdeckplatte ist noch das Kreis-segment des Turmdrehkranzes des ursprünglichen Tiger-Panzerturmes sichtbar.

Stauraum, der die Treibgase des startenden Geschosses aufnehmen und deren Druck größtenteils nach vorn durch die Austrittsöffnungen entweichen lassen konnte und so auf die Waffenlagerung und auf das Fahrge-stell selbst nur noch ein Teil der Rückstoß-energie wirkte.

Um den beim Höhenrichter durch den Bedie-ner zu überwindenden Drehwiderstand zu ver-ringern, wurde bei einigen Fahrzeugen an der Rohrmündung ein ringförmiges Gegengewicht angeschweißt.

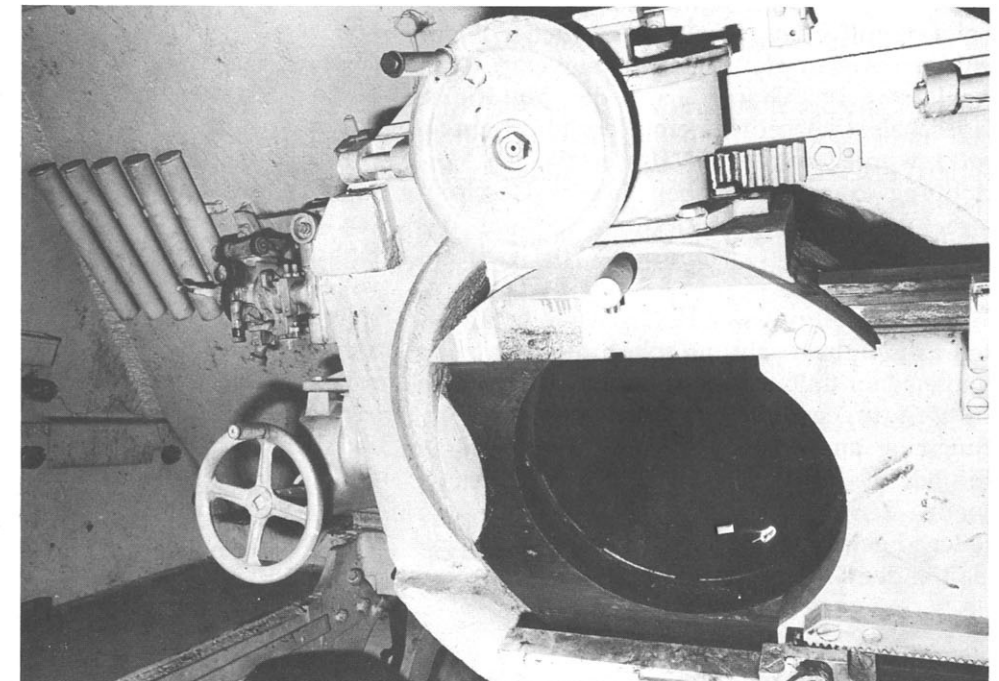
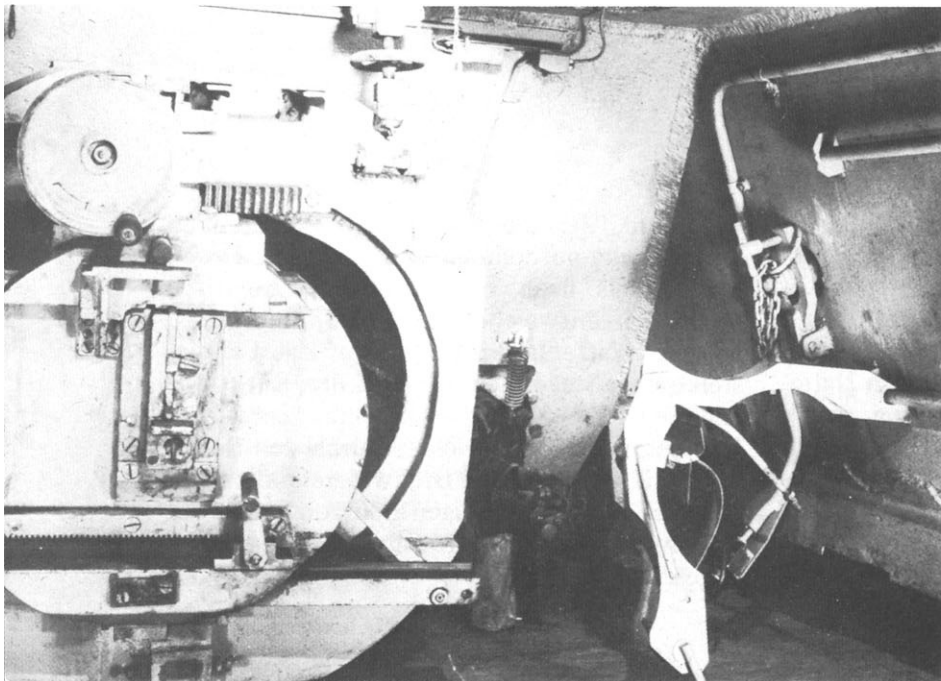


Oben: Innenansicht des vorderen Kampfraums. Das Rohrrinnere des Werfers mit den nach links geneigten Zügen und Feldern ist deutlich zu sehen. Die Höhenrichtkurbel und der Verschußkeil sind entfernt. Hinter dem Bodenstück sind die sechs Rollen der Ladeschale angebracht.

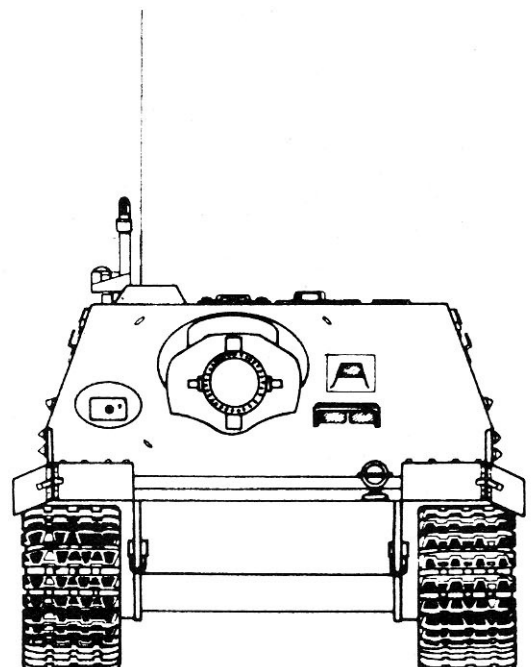
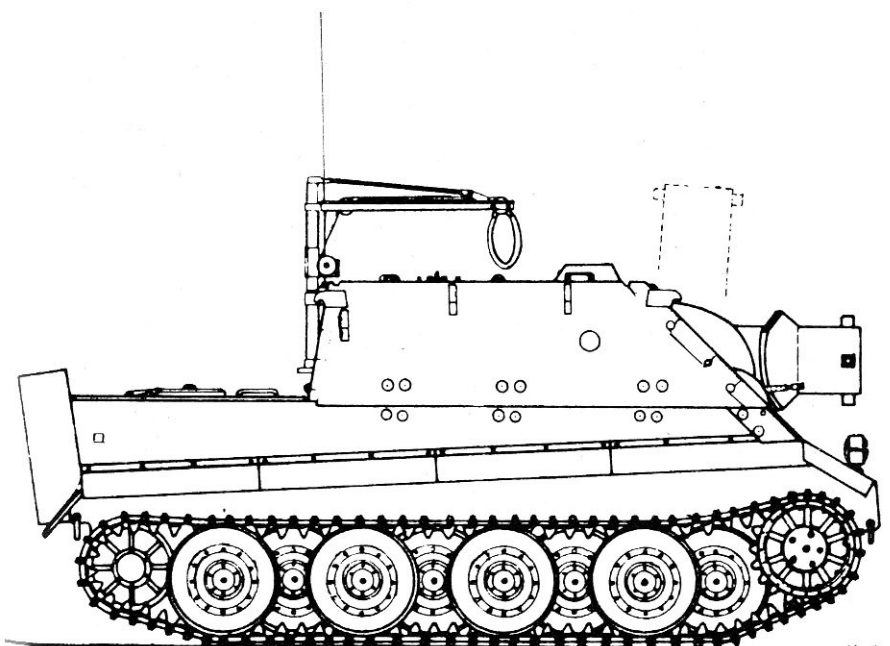
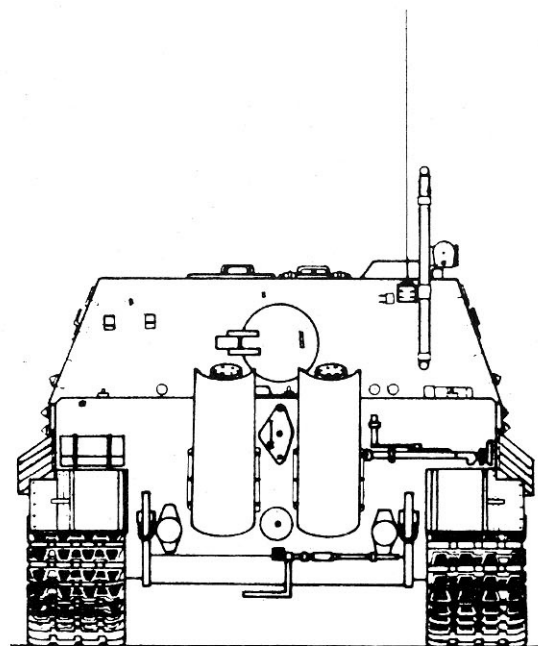
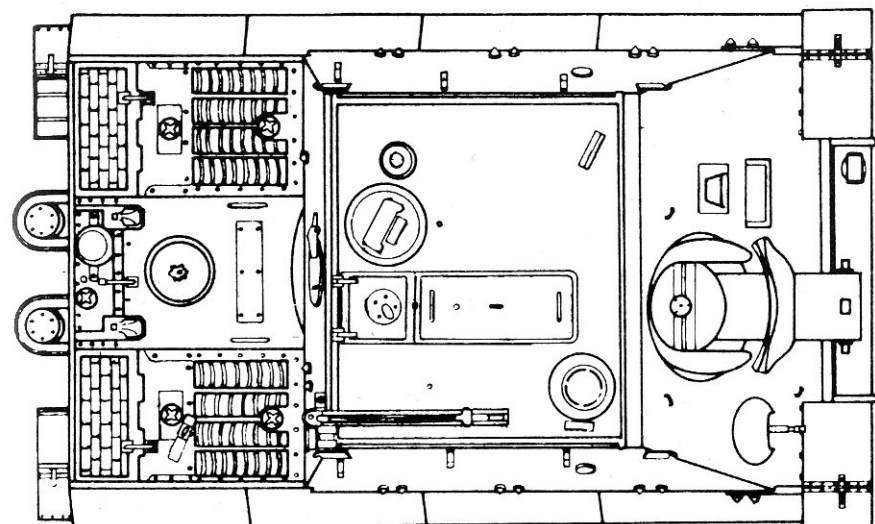


Blick auf den Seitenrichtantrieb des Werfers. Im Gegensatz zur vorigen Aufnahme ist das Seitenrichtrad speichenförmig. Die fünf Hülsen links an der Buginnenschräge dienen zur Aufnahme der Nebelkerzen; bei einigen Fahrzeugen wurden diese auch waagrecht angebracht. Rechts daneben ist der Einblick des Zielfernrohrs, das dem Einrichten des Werfers diente.

Verschußkeil ganz nach links geschwenkt. Betätigt wurde er mit Hilfe der kleinen Kurbel rechts unten an der Zahnstange.



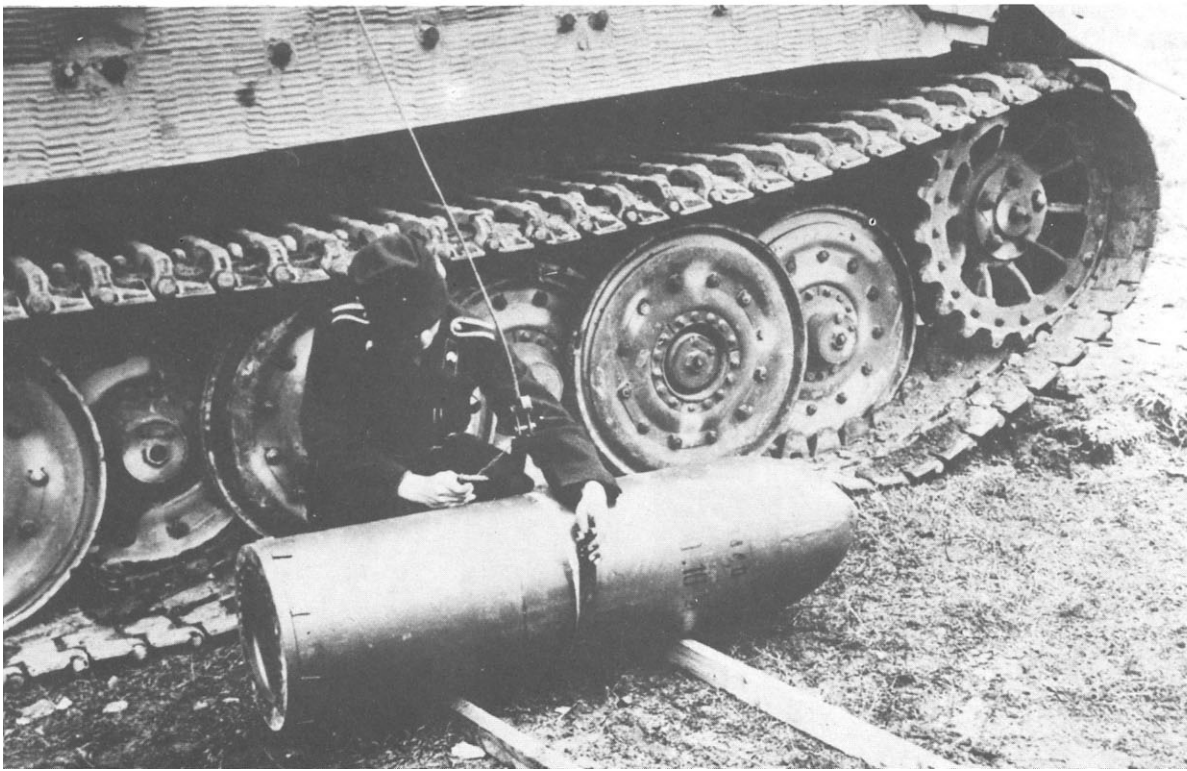
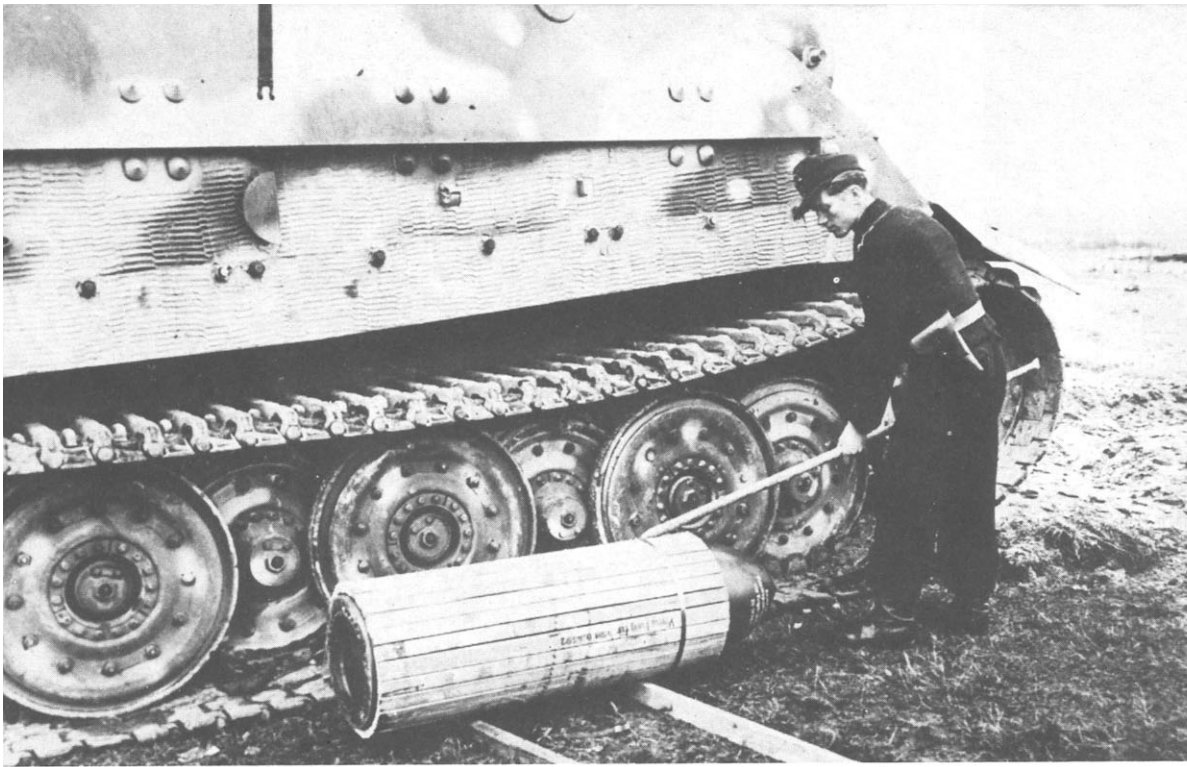
Oben: Detailaufnahme des Bodenstücks mit dem links unten befindlichen Handhöhenrichtrad. Oben befindet sich das Seitenrichtrad; neben der Rohröffnung ist der nach rechts zu öffnende Verschußkeil zu sehen.



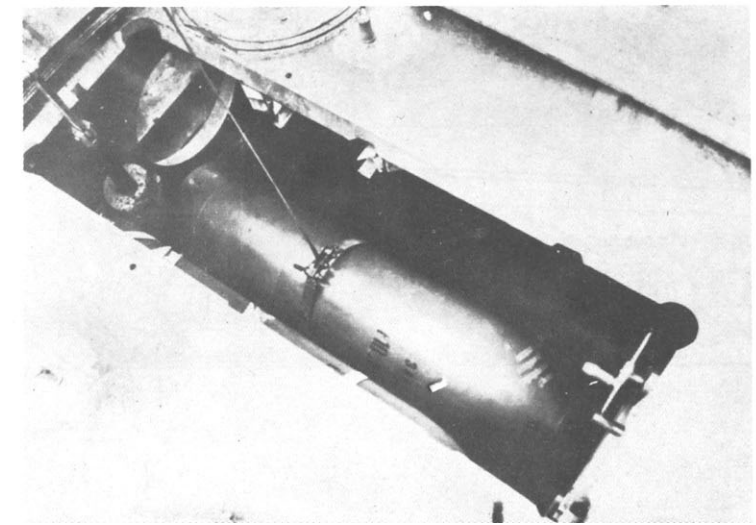
Technische Daten

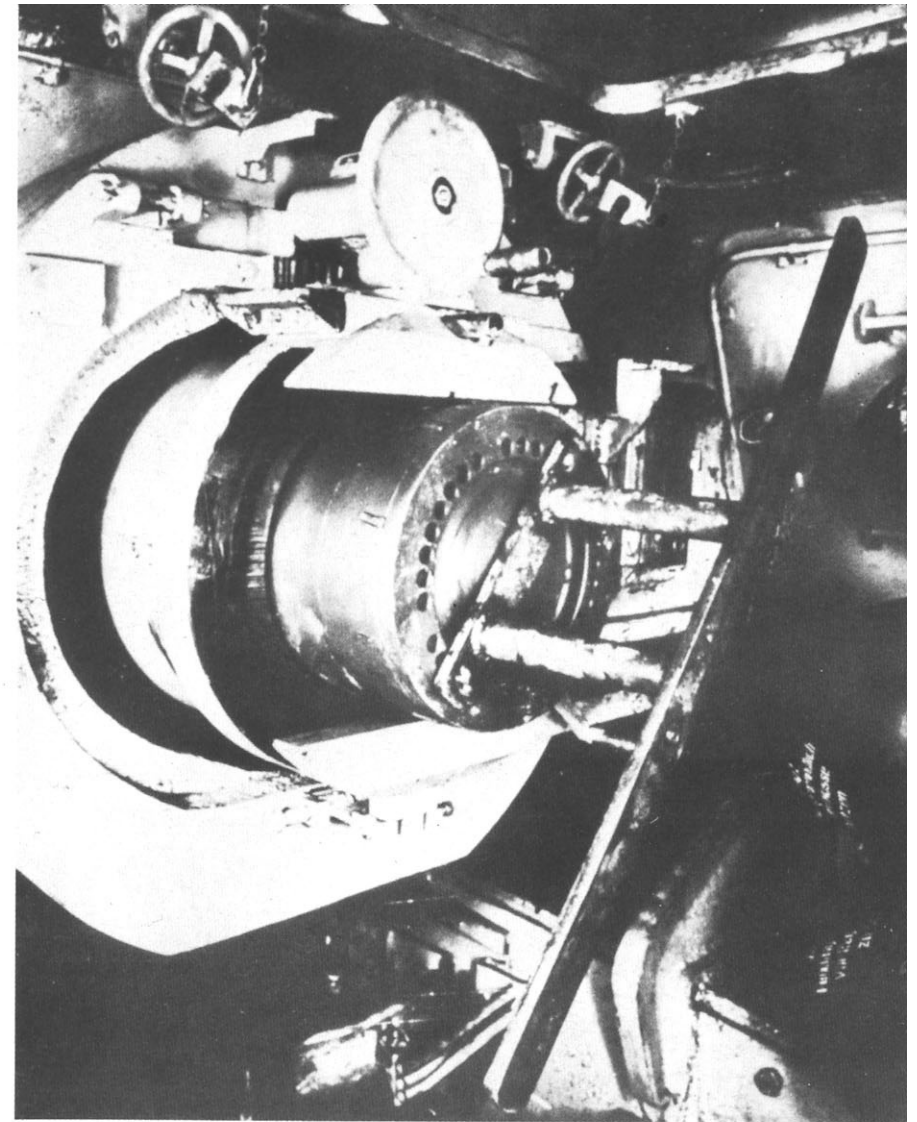
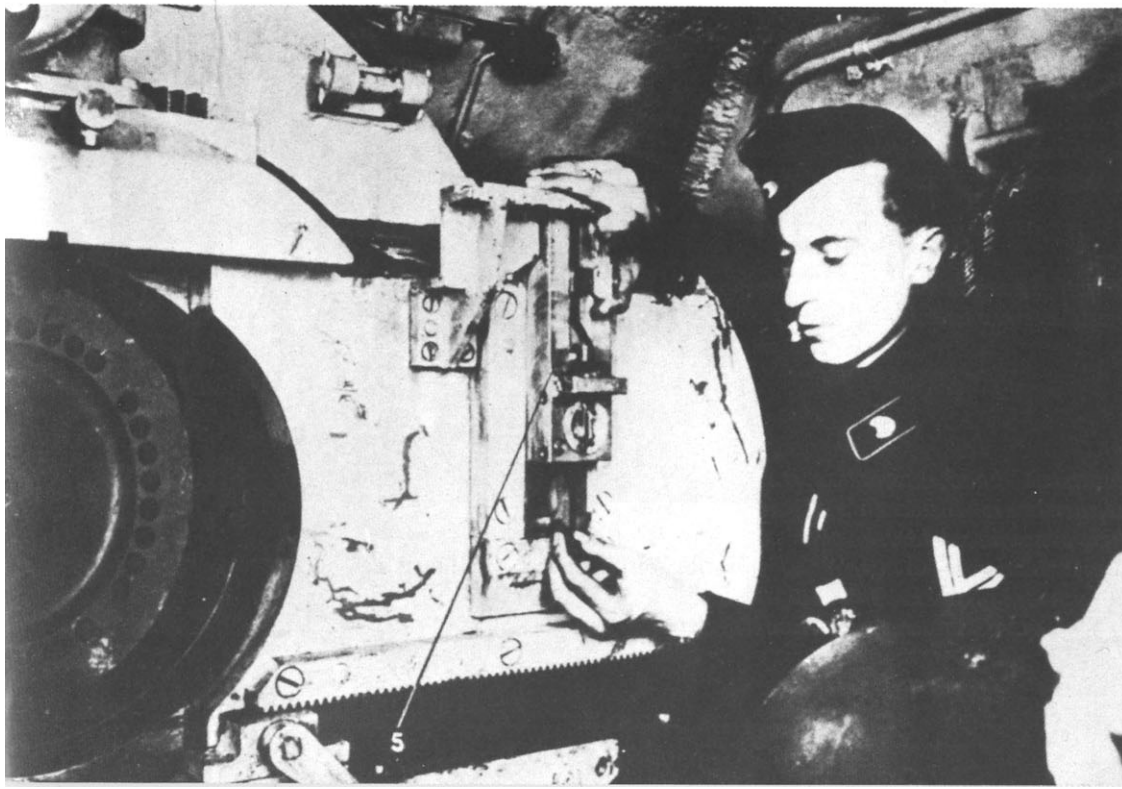
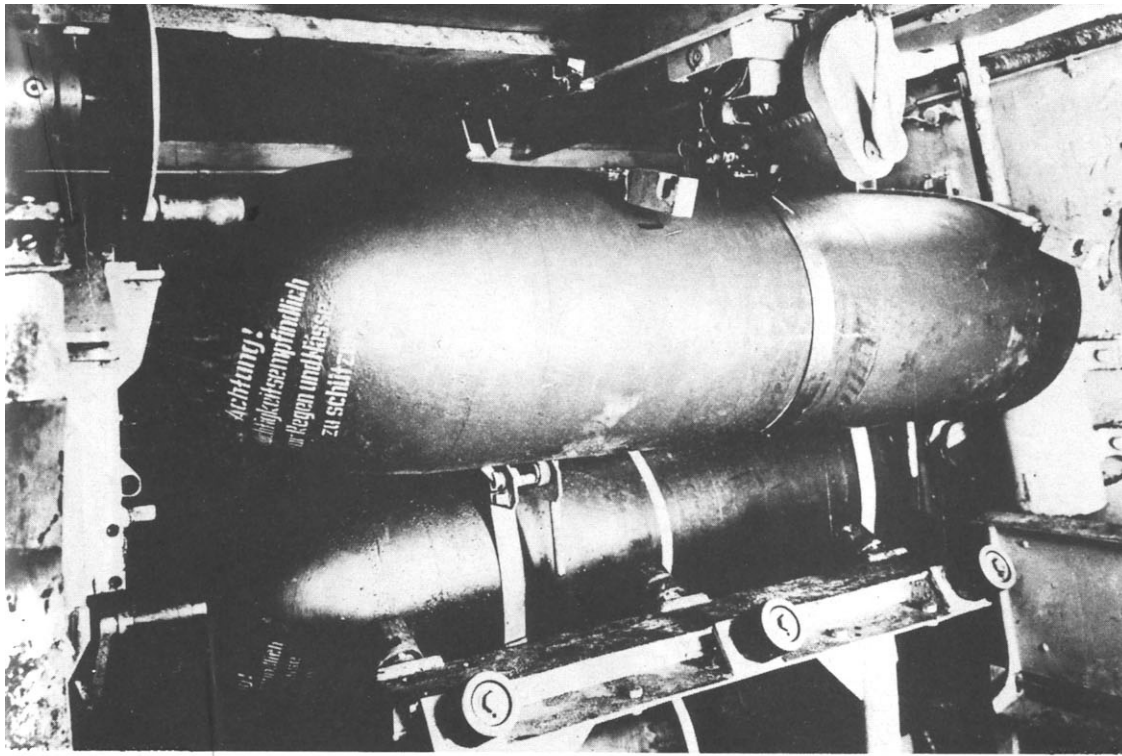
Angaben	Sturmpanzer IV
Gefechtsgewicht (t)	65
Länge (mm)	6280
Breite (mm)	3570
Höhe (mm)	2850
PS	650
Kraftstoffvorrat (l)	540
Fahrbereich (Straße/Gel.)	100/60
Höchstgeschwindigkeit	40
Spurweite (mm)	2822
Laufrollengröße (mm)	800
Kettenauflagelänge (mm)	3605
Kettenbreite (mm)	725
Kettenglieder	96
Bodenfreiheit (mm)	470
Bodendruck (kp/cm ²)	1,5
Besatzung	5
Steigt (°)	35
Klettert (mm)	790
Überschreitet (mm)	2300
Bewaffnung	38 cm StuM 61
Kaliberlänge	L/5,4
Vorrat	14
MG	1 MG 34
Vorrat	600

Links: Vierseitenskizze des Sturmpanzers.



Aufmunitionieren des Sturmtigers. Die Rakete wurde rechts des Werfers abgelegt. Nach Entfernen der Verpackung wurde das Halteband des Ladekrans befestigt. Mit der am Kran befindlichen Handkurbel wird das Projektil hochgehievt und durch die geöffnete Munitionsladeluke in das Kampfrauminnere abgelassen.

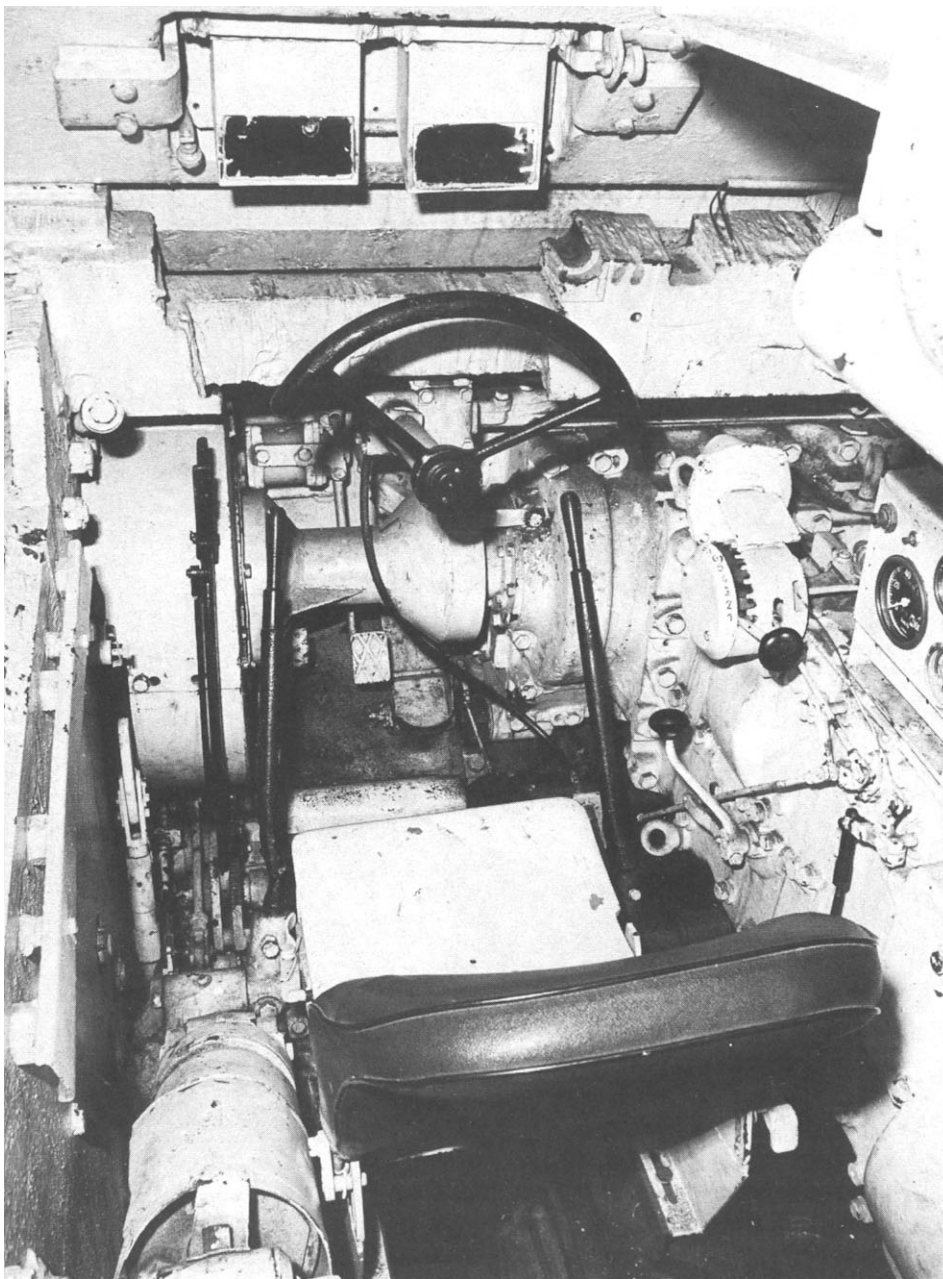




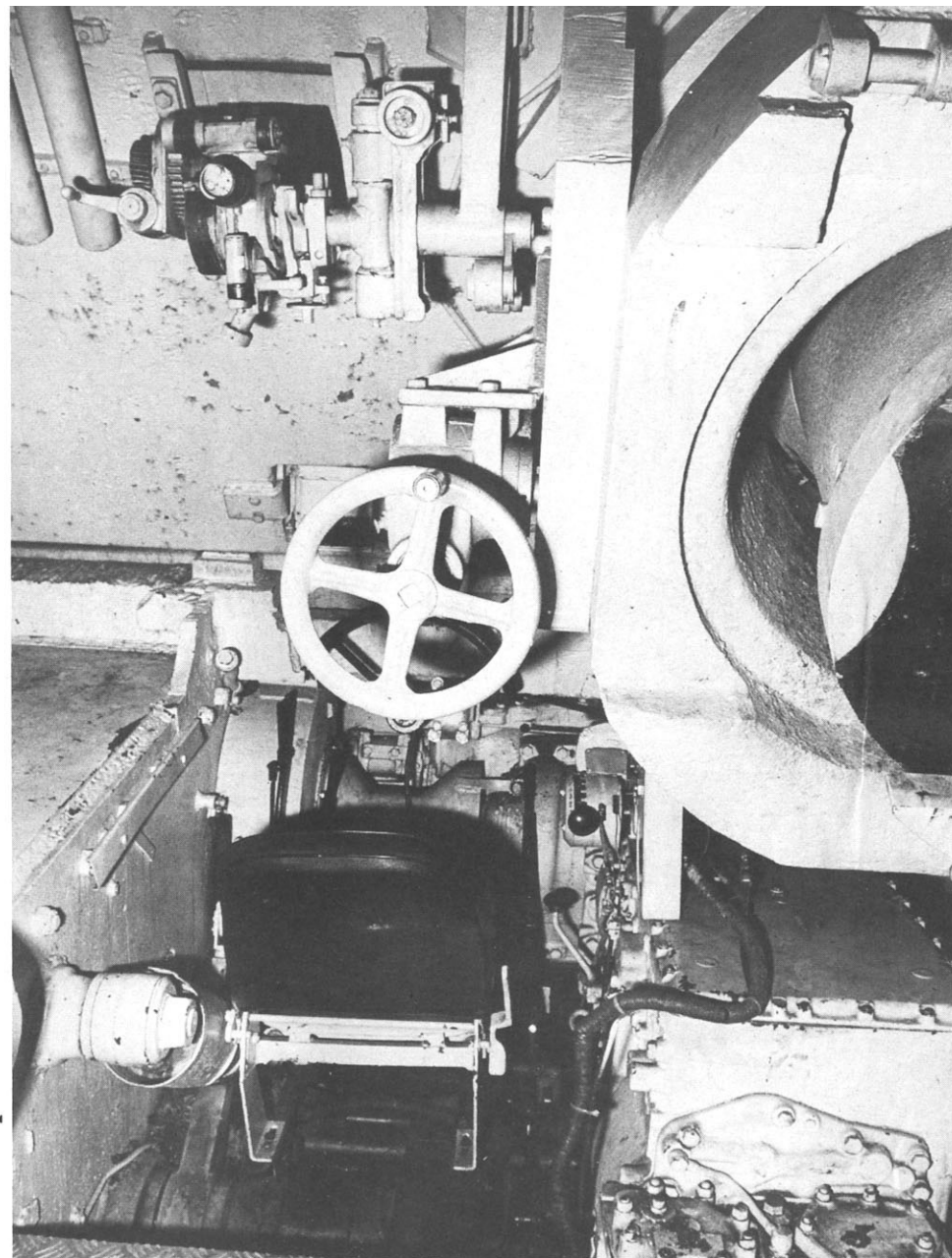
Oben: Laden des Werfers mittels einer am Boden der Rakete arretierten Einführstange. Die kurzen Längsnuten an der hinteren Projektilewand dienen dem besseren Einfädeln an den Zügen des Rohres.

Oben: Mit Hilfe der am Turmdach verankerten Laufkatze werden die Raketen einzeln in ihre Halterungen verstaut.

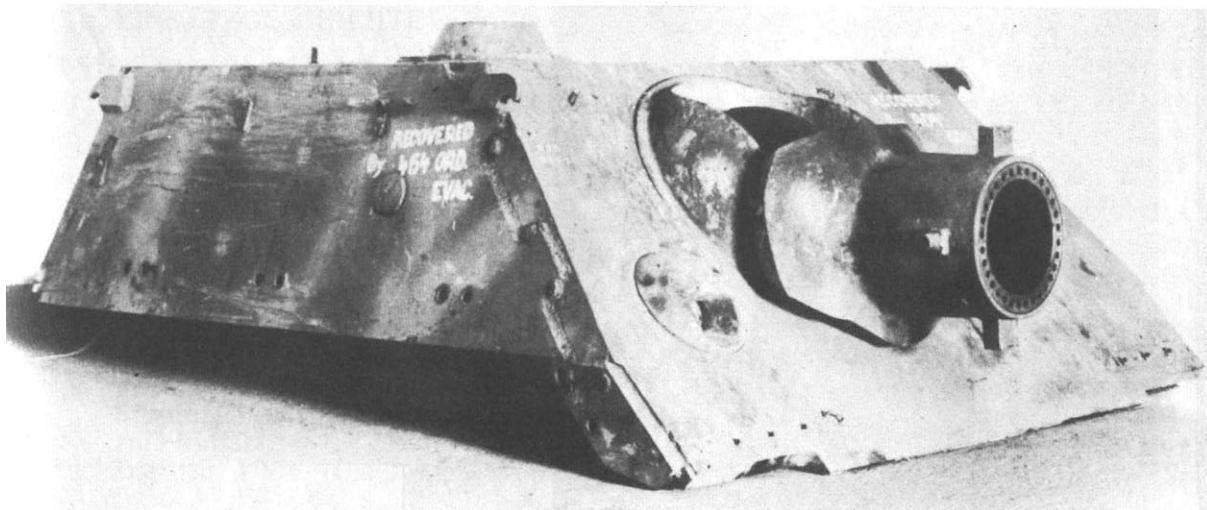
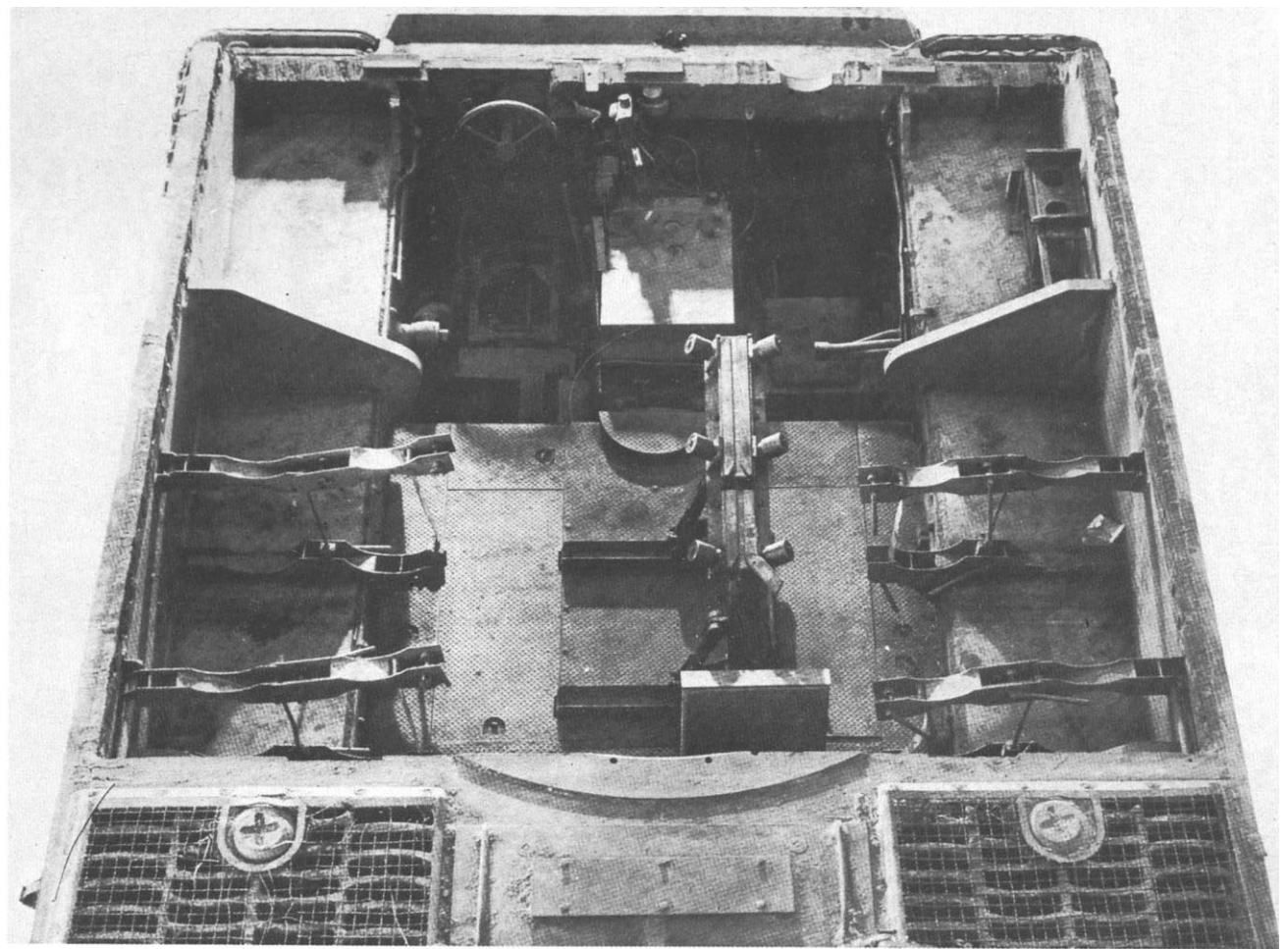
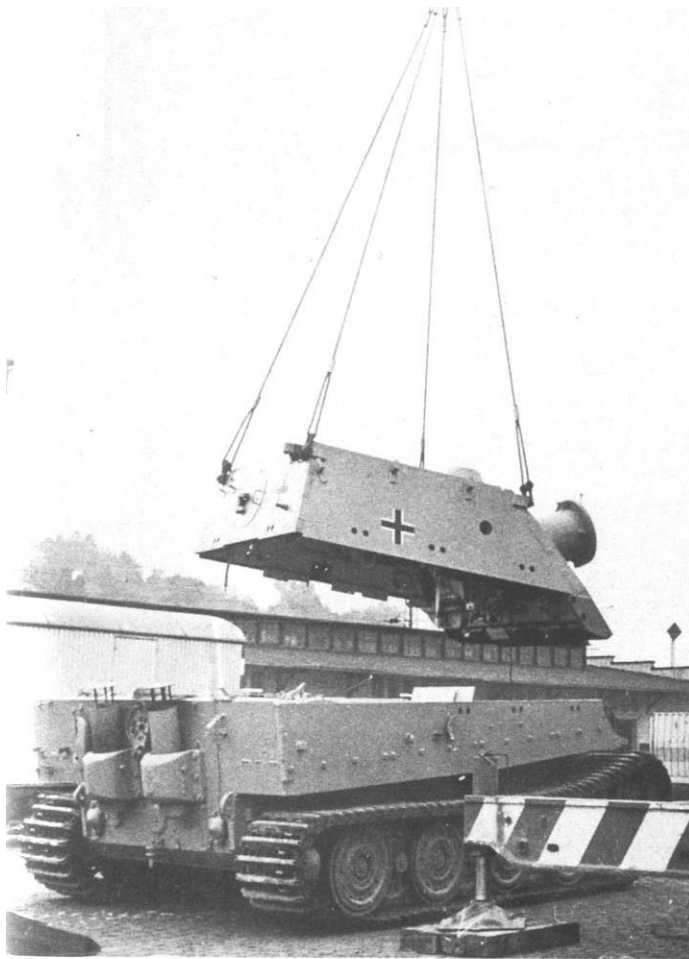
Einsetzen der Zündpatrone in einen Schieber am geöffneten Verschlusskeil. Zuvor wurde die Anfeuerungspatrone in die rückwärtige Bohrung der geladenen Rakete geschraubt.



Der links vorn im Werfer befindliche Fahrerstand mit dem Viertelbogenlenk-
rad, darüber die Einblicke der beiden Winkelspiegel. Rechts die Schaltkulis-
se des 8-Gang-Getriebes, darunter befindet sich der Fahrtrichtungshebel.



Blick auf die Höhenrichtmaschine des Werfers. Darüber befindet sich das Einstellgestänge
des Zielfernrohes.
Unten ist die Rückseite des Fahrersitzes zu sehen.



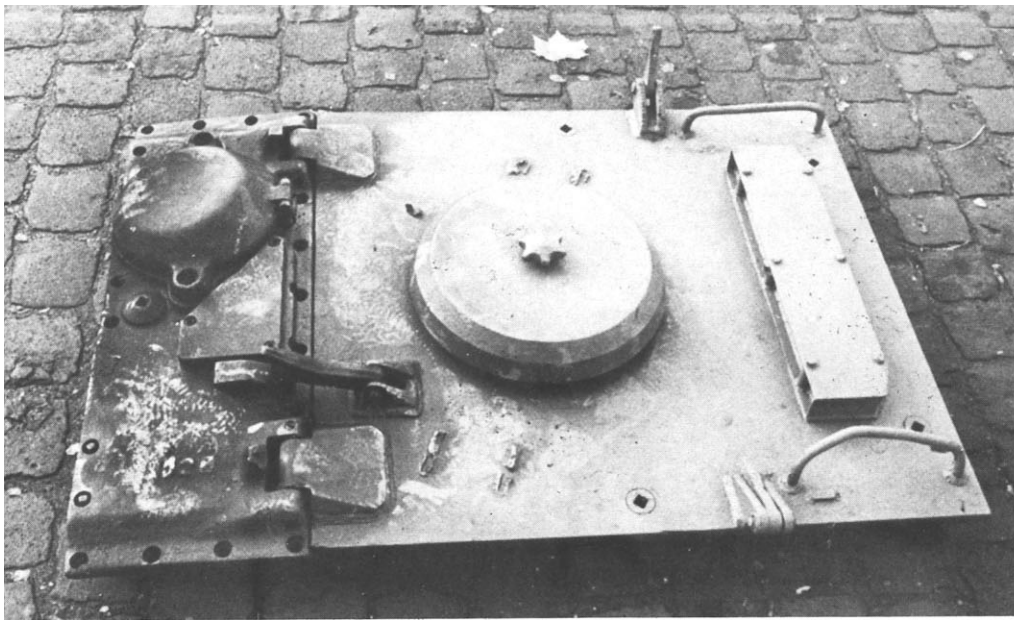
Blick in die Wanne des vom Aufbau entlasteten Sturm-tigers. Im Vordergrund ist die Triebwerkraumabdeckung zu sehen mit dem Kühlergrill auf beiden Seiten mit integrierten Tankeinfüllstutzen. Auf beiden Kettenabdeckungen im Kampfraum befinden sich die Munitionshalterungen. Rechts vorn befindet sich die Grundplatte der ausgebauten Funkgeräteausstattung.

Links oben:

Für Instandsetzungsarbeiten und zwecks zweiteiligen Transports bei Ladegewichtsüberschreitung des Gesamtfahrzeuges konnte der komplette Aufbau nach Lösen des Haltebolzen abgehoben werden.

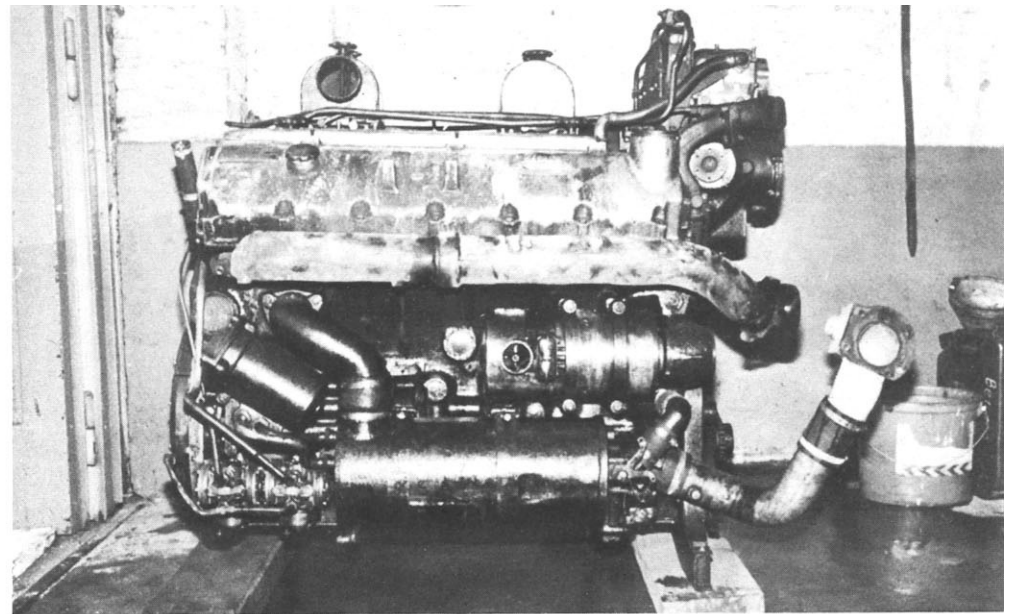
Links:

Ein von einer amerikanischen Auswertedienststelle abgehobener Aufbau abgelegt auf einer Betonfläche.

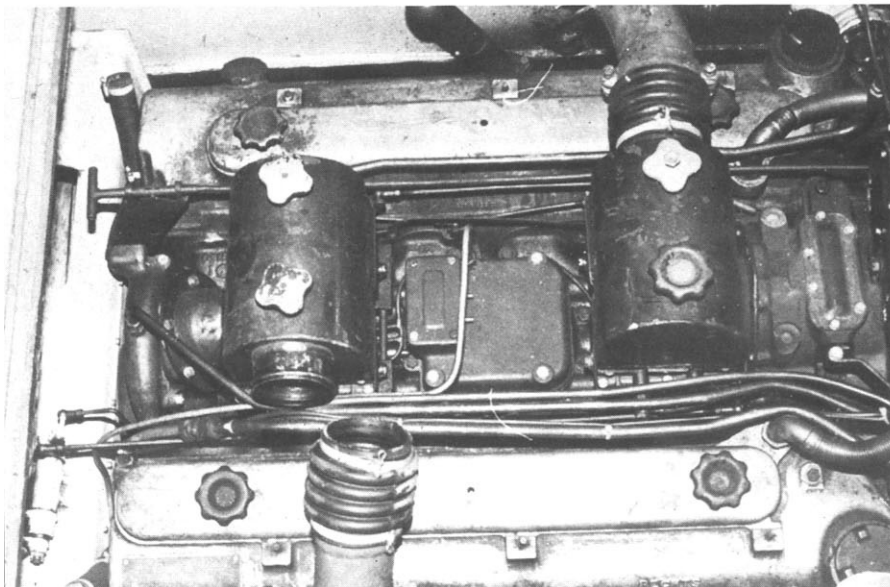


Oben:

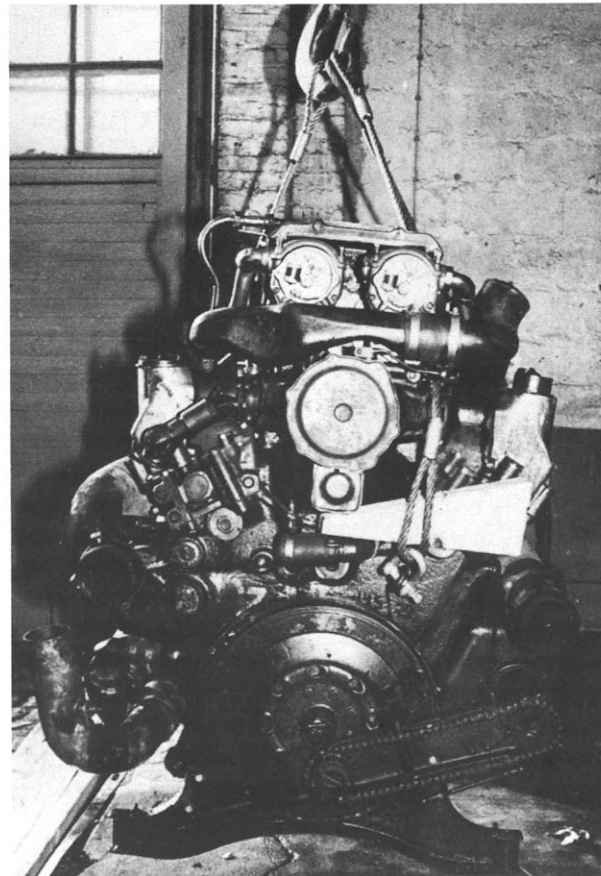
Abgehobene Motorraumabdeckung. Rechts befindet sich die Abdeckhülse für die Brennluftansaugung. Hinter dem runden Deckel in der Mitte ist die Motorraumbelüftung. Die runde Klappe links deckt die Öffnung für den bei Unterwasserfahrt aufzusetzenden Luftzufuhrschacht ab (nur bei einem Teil der früheren Tiger vorgesehen).



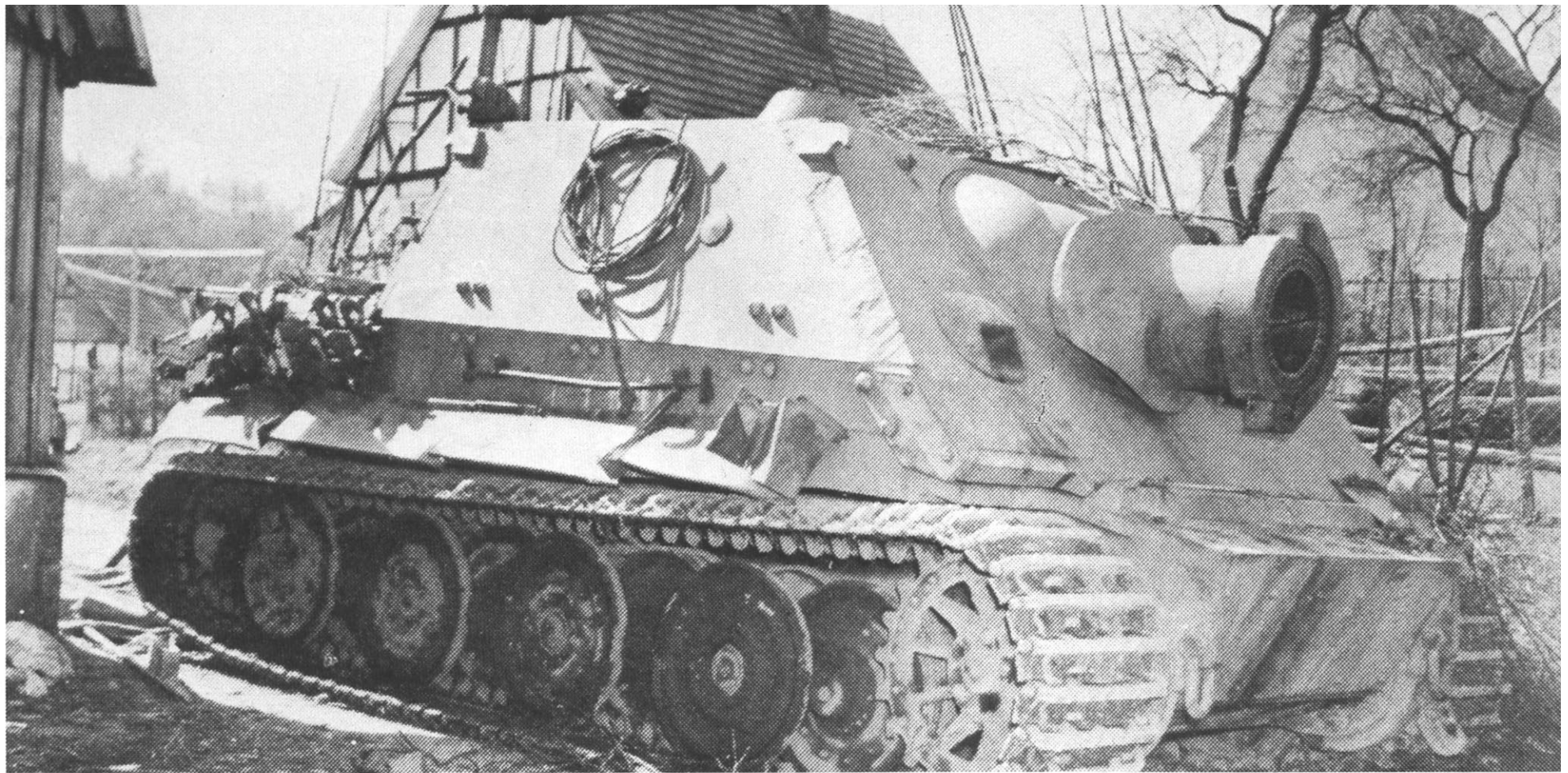
Seitenansicht des ausgebauten V-12 Maybachmotors HL 210 P 45. Links unten angebracht sind die beiden Kraftstoffpumpen, darüber schrägliegend der Motorölfilter. Daneben befindet sich der Ölkühler, darüber die Lichtmaschine. Neben dem oben befindlichen Ventildeckel verläuft das rechte Auspuffrohr.



Links außen:
Draufsicht auf den eingebauten Motor mit den beiden Luftfiltern.



Heckansicht des ausgebauten Motors.



EINSATZGESCHICHTE

Über den Einsatz dieser bei den Alliierten gefürchteten Waffe sind leider nur wenige Einzelheiten bekannt. Der Einsatz der Sturmpanzer erfolgte in den drei Kompanien 1000, 1001 und 1002. Im November 1944 wurden mit je vier Mörsern für den Einsatz in der Ardennenoffensive die beiden Kp 1000 und 1001 ausgerüstet.

Die Kp 1000 wurde im Dezember in den Raum westlich Trier verlegt. Nach drei technischen Ausfällen kam die Kp mit einem Sturmpanzer noch an der elsässischen Grenze zum Einsatz.

Die Kp 1001 (Hauptmann von Gottberg)

wurde im November/Dezember im Raum Gemünd (westliche Eifel) eingesetzt, im Januar 1945 bei Düren und Euskirchen. Dort wurde bei einem Feuerschlag gegen ein mit Sherman M 4 besetztes Dorf die vernichtende Wirkung der Mörser unter Beweis gestellt.

Drei Sturmpanzer wurden im März 1945 per Fähre bei Bonn über den Rhein gesetzt. Ostwärts Bonn erfolgte der letzte Einsatz. Wegen Munitionsmangel wurden die Fahrzeuge durch die Besatzungen vernichtet.

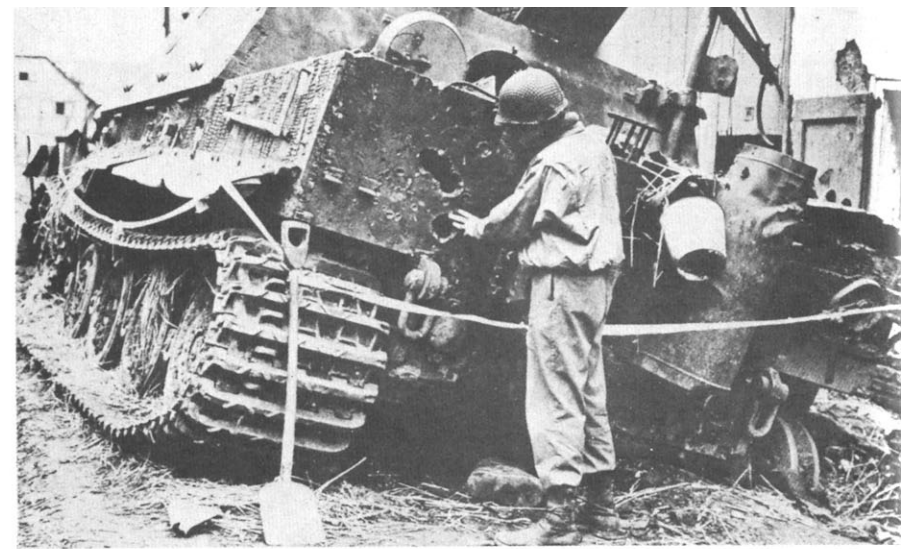
Die etwas später aufgestellte Kp 1002 (Olt Zippel) wurde zunächst in der Nähe des Reichswaldes eingesetzt (sechs Mörser). Im März 1945 wurde sie bei Rheinberg über den Rhein zurückgenommen. Mit vier Sturmpanzern

Dieser Sturmpanzer der Sturmpanzerkompanie 1001 wurde von der 8. (US) Infantry Division am 11.4.1945 in Drolshagen bei Bonn vorgefunden. Bemerkenswertes Detail bei diesem Fahrzeug ist eine an der Wannenfront zusätzlich angebrachte Panzerstahlplatte.

erfolgte ihr Einsatz bei Dorsten - Kirchhellen an der R 223. Über Polsum - Marl - Datteln wich sie nach Osten aus. Ostwärts Datteln wurden die Sturmpanzer wegen Munitionsmangel gesprengt, die Kompanie ging bei Minden/Sauerland in Gefangenschaft.



Oben:
Dieser Sturmpanzer wurde nach einem Kettenschaden in einem Dorf in der Nähe des Reichswaldes zurückgelassen. Dort fiel er am 28. 2. 1945 Soldaten der 30. (US) Infantry Division in die Hände.



Oben: Rückansicht dieses Werfers, auf den (möglicherweise nachträglich) noch mehrmals geschossen wurde. Ein GI begutachtet beim mittlerweile abtrassierten Fahrzeug einen von vier Einschüssen.



Unten links: Heckdraufsicht des erbeuteten Sturmpanzers. Auf dem Heck befindet sich ein Kettensegment, mit Hilfe dessen die Besatzung versucht hat, den Kettenschaden zu beheben.

Unten: Der am Sturmpanzer vorbeifahrende Bergepanzer Sherman ARV wäre wohl kaum in der Lage gewesen, dieses Schwergewicht zu bergen.

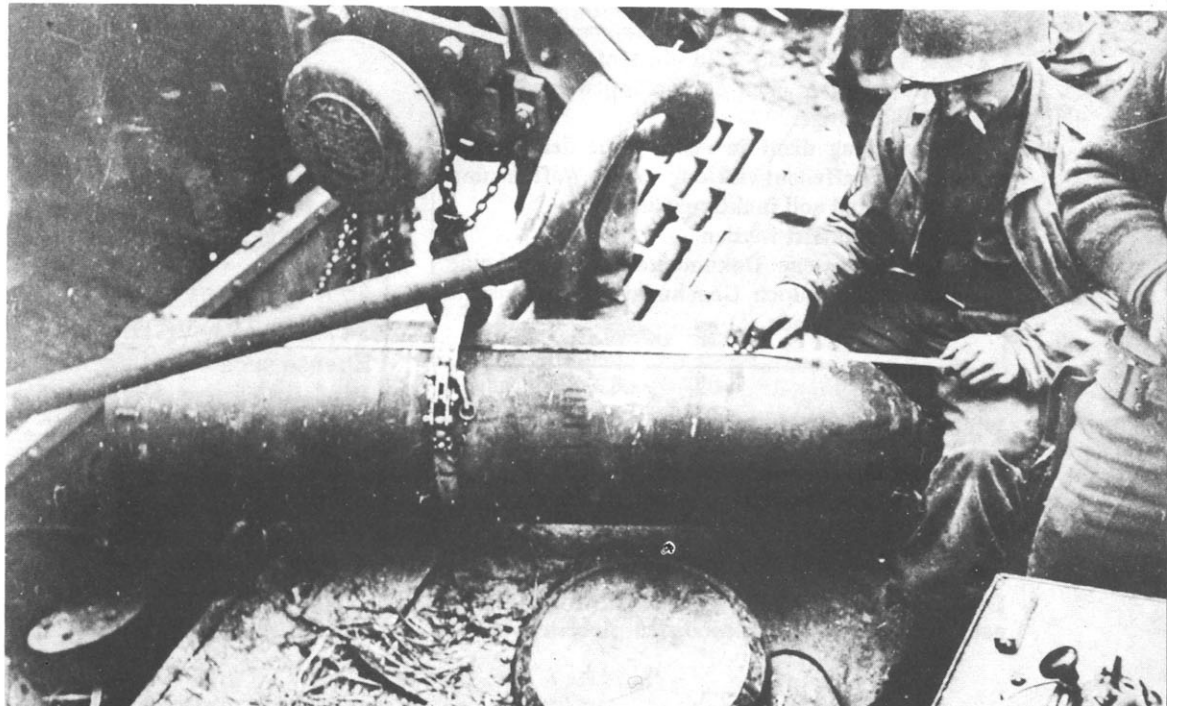




ur solche Zwecke vorgesehene technische Auswerteteams interessierten sich besonders für Geheimwaffen, wie es der gefürchtete Sturmtiger für die Alliierten zu seiner Zeit darstellte. Das Foto zeigt die Rohrstellung, in der dieser Werfer vorgeordnet wurde.

en rechts: Dieses Erinnerungsfoto eines GI neben dem mittlerweile abgesenkten Rohrrohr verdeutlicht die Tatsache, daß dieser noch geladen war. Vorn in der Kette eingeschraubt ist der Aufschlagzünder.

chts: Nach dem mühseligen Entladen wurde eine an einem Kranauto hängende 160-mm-Rakete vermessen.



**MUSEEN, SAMMLUNGEN UND
MILITÄRISCHE ARCHIVE**

**WEHRTECHNISCHE STUDIENSAMMLUNG
IM BUNDESAMT FÜR
WEHRTECHNIK UND BESCHAFFUNG**

Anschrift und Telefon
Mayener Straße 87
5400 Koblenz
0261/400 - 7 999, App. 430

Öffnungszeiten
mittwochs bis sonntags von 9.30 – 16.30 Uhr

Eintrittsgebühr
DM 2,-

Weitere Angaben zur Sammlung:

Die Sammlung umfaßt die gesamte Wehrtechnik des In- und Auslandes, darunter die Entwicklung des Gewehres vom Steinschloß bis zur hülsenlosen Munition, sowie die Entwicklung der Geschütze und Raketentechnik bis zur Neuzeit. Die Panzerentwicklung reicht von den Anfängen bis zum heutigen Leopard.

Z. Zt. sind 137 Rad- und Kettenfahrzeuge vorhanden, darunter auch die Kampfpanzer I bis V und ein Sturmtiger.

Die Sammlung dient in erster Linie der Darstellung der Waffenentwicklung. Alle Waffen und Fahrzeuge sind voll funktionsfähig.

Es darf fotografiert werden.

Die angeschlossene Dokumentation tätigt keine Ausleihe, gibt jedoch Genehmigung zur Einsicht und zu Ablichtungen.

WICHTIGE MITTEILUNG

Der Verlag bemüht sich seit Jahren, die Titel der in Vorbereitung befindlichen Hefte so frühzeitig wie möglich zu nennen und damit den Wünschen der WAFFEN-ARSENAL-Bezieher und Leser zu entsprechen.

Leider ereignen sich im Laufe der nachfolgenden Monate während der redaktionellen Arbeiten an den

neuen Heften überraschende, meist unerfreuliche Dinge: Ein Autor erkrankt und das von ihm bearbeitete Heft kann nicht fertiggestellt werden. Oder fest zugesagte Fotos und Zeichnungen werden uns nicht geliefert und fehlen. Oder aus dem Ausland besorgte wichtige Unterlagen treffen erst mit großer Verspätung ein. Diese und andere Zwischenfälle machen dann – ob wir wollen oder nicht – eine Änderung in der Reihenfolge und Numerierung der Hefte notwendig.

Das ist unangenehm für Sie, wenn Sie den falschen Band (aufgrund nunmehr anderer Numerierung) geliefert erhalten, das ist nachteilig und ärgerlich für uns, da wir Ihre berechtigte Reklamation erhalten.

Es wird aber nicht vollständig auszuschließen sein, daß immer wieder einmal Verschiebungen in der fortlaufenden Numerierung erfolgen müssen. Deshalb die herzliche Bitte: Bestellen Sie noch nicht erschienene, also "in Vorbereitung" befindliche Hefte, mit den Titeln und nicht nur nach den Nummern.

ACHTUNG!

Das ursprünglich als Nummer 101 vorgesehene Heft **SCHLACHTSCHIFF TIRPITZ** erscheint nicht in der Serie **DAS WAFFEN-ARSENAL**, sondern wird das erste Heft einer im Herbst 1986 eröffneten neuen Reihe, die den Titel **MARINE-ARSENAL** trägt. Der Verlag wird Sie rechtzeitig über weitere Themen dieser neuen Reihe, über Umfang und Verkaufspreis informieren. Wir danken für Ihr Verständnis!

Podzun-Pallas-Verlag GmbH

**SUCHE FOLGENDE DIVISIONS-
GESCHICHTEN BZW. AUSZÜGE
über deren Einsatz 1944/45:**

im Hürtgenwald und der Eifel:

12. VGD; 62. VGD; 89. ID; 246. VGD;
272. VGD; 275. ID; 326. VGD; 344. ID;
347. ID; 353. VGD; 9. PD; 116. PD.

Ebenso suche ich folgende Bücher:

Paul Brückner: Die Schlacht im Hürtgenwald (Truppenpraxis, Heft 3/1970);

Paul Brückner: Das Pionier-Ausbildungs-, Ersatz-Bataillon 253 (Unser Porz, Heft 11) Porz 1969.

Angebote von Verlagen und privat an:
Joachim Dittrich Steige 11

8707 Veitshöchheim

SUCHE FOLGENDE BÜCHER:

E. Fey/J. Rehkampfer: Stählerne Gemeinschaft; W. Spannenkrebs: Angriff mit Panzerkampfwagen; H. Karb: Erinnerungen der Panzeraufklärungs-Abteilung 12; G. Lubs: Infanterie-Regiment 5; H. Gohlke: Geschichte der 363. Infanterie-Division; W. Brehm: Mein Kriegstagebuch 1939-45 (7. P.D.); H. Oehmichen/M. Mann: Der Weg der 87. Infanterie-Division.

Angebote an:

Eberhard Georgens

Am Schäfersee 39
1000 Berlin 51

PRIVAT-SAMMLER VERKAUFT:

aus Alters- und Gesundheitsgründen an Sammler und Archive ca. 40 Jahresbände, alle in Leinen fest eingebunden, von 1951 bis jetzt: Zeitschriften der ehem. Waffen-SS, "Der Ausweg" – "Wikingruf" und "Der Freiwillige". Die ersten Bände selten und historisch wertvoll. Sämtliche Divisionsgeschichten, reich illustriert, sowie Regt.-Geschichten der Waffen-SS wie z.B. Leibstandarte, Das Reich, Totenkopf, Wiking, Pol.-Div. u.v.a.m.; ca. 60 Bände NS-Zeitgeschichte, ca. 100 Zigaretten-Alben Militaria, Film, NS-Zeitgeschichte, Natur, Technik, Sport, Film und Kunst. Ganz seltene Raritäten.

Angebote schriftlich:

Erich Nöllgen

5400 Koblenz
Postfach 1566
Tel.: 0261/42638

In Vorbereitung sind weitere **WAFFEN-ARSENAL-HEFTE** zu folgenden Themen:

- Hubschrauber der Bundeswehr
- 8,8 cm-Flak
- Überschalljäger DM 1 Lippisch

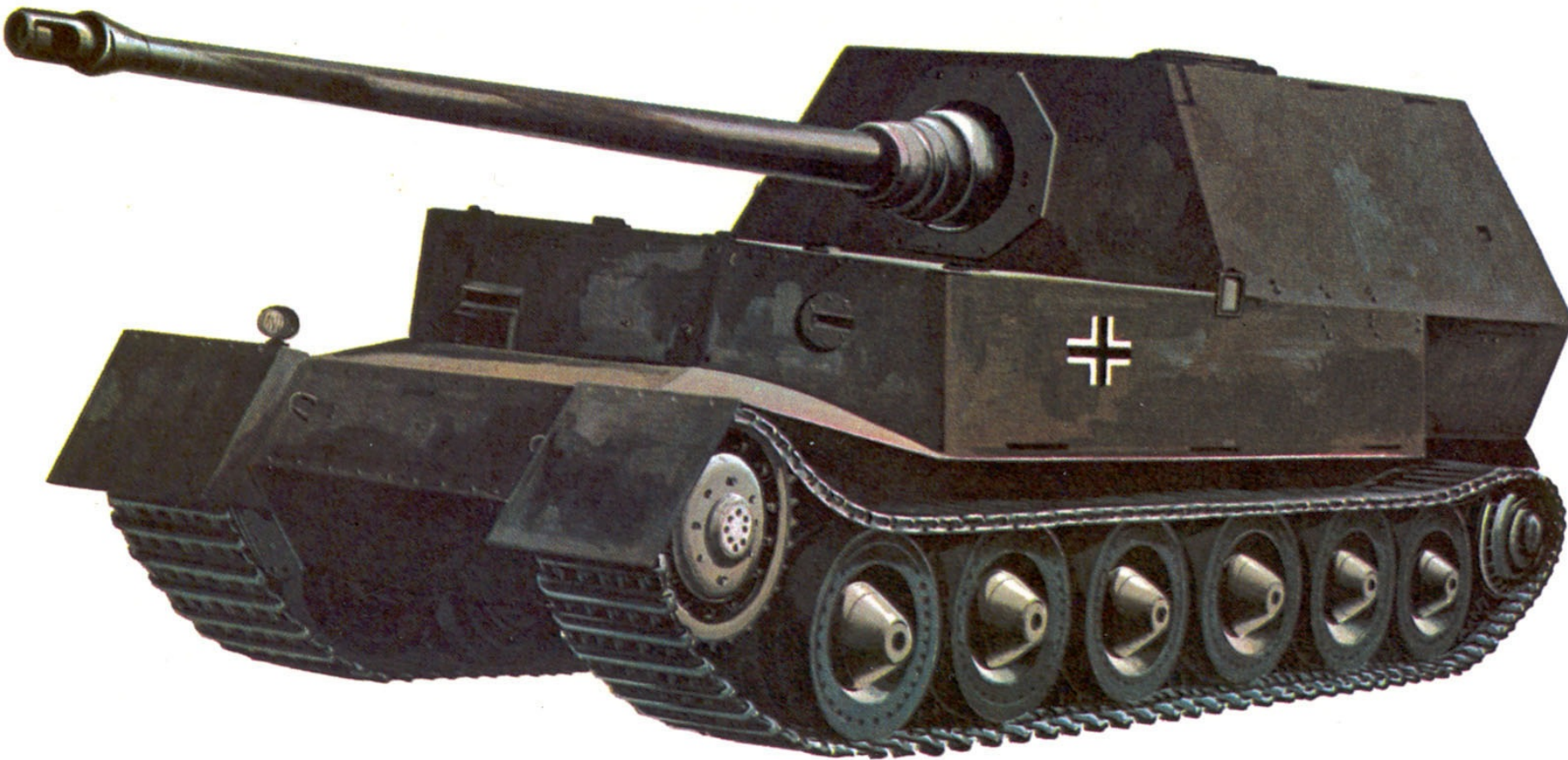
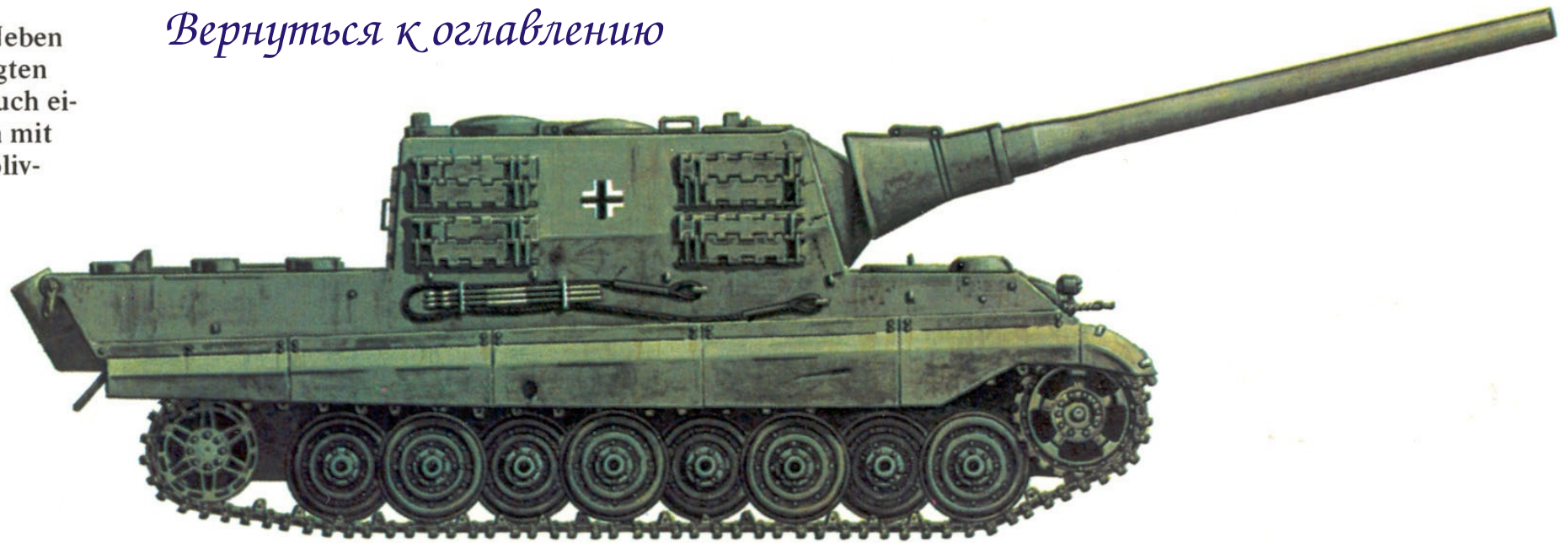


Alle drei in diesem Waffenarsenalheft behandelten Panzerfahrzeuge sind in Aberdeen (USA), ein Jagdtiger in Bovington (GB) und ein Sturmtiger in Koblenz zu besichtigen.

Die linken Bilder sind aktuelle Außenaufnahmen von (leider mit falschen Tarnanstrichen versehenen) Fahrzeugen in Aberdeen. Die obige Abbildung zeigt den erbeuteten Sturmtiger bei Ankunft in Aberdeen. Die Aufschrift nennt die Dienststelle (464th Ordnance Engineer Section) und die Namen der drei Sergeants, die das Fahrzeug geborgen haben.

Rechts:
Jagdtiger 1944. Neben
diesem hier gezeigten
Anstrich gab es auch ei-
nen sandfarbenen mit
unregelmäßigen oliv-
grünen Flecken.

Вернуться к оглавлению



Links:
Die Panzerung des "Ele-
fant" war vorn 200 mm,
an den Seiten und der
Rückfront jedoch nur
90 bzw. 80 mm stark.